4° J. germ 202/21 m

Reinhold Friderich von Sahme, JC.
Der Königsbergschen Universitæt Directoris und Cantzlern, Profess. Jur. Primarii, wie auch Königl. Preußischen Ober-Appellation-Gerichts-Raths und Præsidenten des Samländischen Consistorii,

Einleitung zum See-Recht des Königreichs Preußen,

worinnen
das Königliche Preußische See-Recht
in einer richtigen Ordnung vorgestellet und erleutert wird.

Königsberg,
gedruckt in der Königl. Preuß. Hof- und Academischen Buchdruckerey.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

J. N. J.

Einleitung zum See-Recht.

Tit. I.

Vom See-Recht insgemein.

§. 1.

Das See-Recht (1) ist nichts anders, als ein Gesetz, oder Verordnung, welches von der höchsten Landes-Herrschafft oder einer Republic ertheilet worden, wornach sich diejenige, die entweder Schiffe halten, oder zur See fahren, oder auch sonsten bey der Schiffahrt und See-Handel interessiret sind, richten, und die etwa vorfallende Streitigkeiten darnach entschieden Was das See-Recht sey?

(1) Vom See-Recht haben unterschiedene geschrieben, als MARTINUS SCHOOCCKIUS *de imperio maritimo*, Amstelod. 1669. JOHANNES LOCCENIUS *de jure maritimo*, Stockholm 1652. JOHANNES STRAUCH *de*

schieden werden müssen, damit der allgemeine Nutzen durch den See-Handel desto besser befördert werden könne.

Vom See-Recht der Rhodiser.

§. 2. Unter denen alten See-Gesetzen findet man insonderheit das so genannte *Jus navale Rhodiorum*, oder See-Recht der Rhodiser, welches von der alten Stadt Rhodus den Nahmen führet. (2) Weiln nun daselbst die Schiffahrt und der Handel zur See sehr berühmt gewesen, haben die Rhodiser gutter Ordnung wegen gewisse See-Gesetze aufgerichtet, die nicht allein bey ihnen, sondern auch bey denen Römern selbst observiret worden, wie unter andern aus dem *l. 9. ff. ad L. Rhod. de iactu* erhellet; (3) Selbe sind in Griechischer und Lateinischer Sprache zu finden beym PETRO PECKIO in Comment. *ad rem nauticam in fine*. (4)

Von andern See-Gesetzen.

§. 3. Doch haben auch hernach nicht allein die Römer verschiedene See-Gesetze promulgiret, wie aus dem Corpore Juris Civilis zu ersehen, (5) sondern auch die Griechische und Deutsche Kayser, wie auch Könige und Fürsten in ihren Landen mancherley Constitutiones in See-Sachen gemachet, welche zum Theil in einem Italiänischen Buch, il Consolato del Mare genannt, so anfänglich in Barcellona und nachgehends

jure maritimo, Braunschweig 1662. FRANCISCUS STYMANN *de jure maritimo & nautico*, Gryphiswald. 1652. PETRUS PECKIUS de re nautica cum notis VINNII, Leiden 1647. und andere mehr, wovon insonderheit ANDREAS LANGE *in introductione in notitiam Legum nauticarum & scriptorum juris reique maritimæ*, so in Lübeck 1724. herausgekommen, einen gantzen Catalogum anführet.

(2) Diese Stadt aber hat den Nahmen von der Insel Rhodis, welche in Asien, auf dem Mittelländischen Meer gelegen, und vorhin von denen Johanniter-Rittern den Saracenen entrissen und bewohnet worden, nunmehro aber seit Anno 1522. in der Türcken Händen ist.

(3) Es haben diese Rhodiser Gesetze schon zu den Zeiten derer Kayser Julii Cæsaris und Augusti bereits ein solches Ansehen erlanget, daß die Rechts-Gelehrte, Servius, Labeo, Sabinus die Lehre de jactu aus denenselben genommen; nachhero aber sind dieselbe von denen Kaysern Claudio, Vespasiano, Hadriano und Antonino bestätiget, und, daß alle in See-Sachen vorfallende Streitigkeiten nach selbigen entschieden werden sollten, geordnet.

(4) Es sind aber dieses nur eigentlich fragmenta und Ueberbleibsel von gedachten Gesetzen, weil die meisten verlohren gegangen.

(5) Hieher gehören auch die Gesetze aus dem Codice Theodosiano in Libro XIII. Tit. 5. *de Navicularijs*. Tit. 6. *de prædiis Naviculariorum*. Tit. 7. *de navibus non excusandis*. Tit. 9. *de naufragiis*, nebst dem Commentario JACOBI GOTHOFREDI.

hends zu Venedig Anno 1599 gedrucket, in 274. Controversiis zusammen getragen sind. (6)

§. 4. In denen Nordischen Ländern ist das Wißbysche See-Recht berühmt gewesen, so auch bey andern Völckern hin und wieder angenommen worden, welches Recht annoch beym Marquardo de iure Mercatorum parte post. Lit. X. pag. 674. gedruckt zu befinden. (7) In Deutschland haben die alten Hansee-Städte Anno 1591 bey dem in Lübeck gehaltenen allgemeinen Hansee-Tag eine besondere Schifs-Ordnung bewilliget, nach welcher sich die Schifs-Rehder, Schiffer und Bothsleute verhalten sollen, welche auch Anno 1614 durch öffentlichen Druck publiciret, auch nachhero wieder verneuert und abermahl Anno 1641 zu Bremen bekant gemacht worden, (8) wie denn auch in der Stadt Lübeck eine See-Gerichts-Ordnung Anno 1655 ans Tages-Licht gekommen. In Franckreich ist gleichfalls (9) ein apartes See-Recht, welches unter dem

Vom Wißbyschen und Teutschen See-Recht.

 Titul

(6) Es sind auch sowohl vorher, als hernach mehrere Editiones von diesem Buch, jedoch alle zu Venedig in Italiänischer Sprache heraus gekommen; wiewohl es sehr wahrscheinlich, daß solches zu Anfangs in Spanischer Sprache geschrieben worden: nachhero ist dasselbe von Francisco Mayssoni in die Frantzösische, letztlich von Westerwenio in die Holländische Sprache übersetzet worden. Der gelehrte Bœcklerus wünschet, daß solches wegen seiner Vortreffligkeit auch in Lateinischer Sprache zum Vorschein kommen möge in præfat. not. ad Grotium. Siehe hievon ein mehreres in introd. ad notitiam Legum nauticarum D. ANDR. LANGE *cap. 4.*

(7) Die Stadt Wisby lieget auf der Insel Gothland am Baltischen Meer, und ist wegen ihrer Lage und des Handels in vorigen Zeiten sehr berühmt gewesen, und hat ihr See-Recht fast bey allen Völckern Approbation gefunden, sogar daß GROTIUS *in florum sparsione ad Jus Justinian. pag. 117.* schreibet: *Quæ de maritimis negotiis habitatoribus Insulæ Gothlandiæ placuerunt, tantum in se habent tum æquitatis, tum prudentiæ, ut omnes Oceani accolæ eo non tantum proprio, sed velut gentium jure utantur:* nachhero aber ist diese berühmte Stadt in gäntzlichen Verfall gerathen. vid. D. LANGE *loc. alleg. cap. 5.*

(8) Siehe hievon mit mehrerem mein gedrucktes *Programma §. 10.* Den Nahmen der Hansee-Städte wollen einige davon herleiten, weil die erste Städte, so zu diesem Bündniß Gelegenheit gegeben, an der See gelegen; andere aber führen solchen von dem alten Wort Hansa, oder Hanse her, welches eine Handlung, oder eine wegen der Handlung geschlossene Gesellschaft bedeutet, dahero auch das Wort Hänselen herkommet, welches so viel heisset, als einen mit gewissen Ceremonien in eine Gesellschafft nehmen.

(9) Vorzeiten ist in Franckreich auch das *Jus Oleronense* oder das Oleronische

schieden werden müssen, damit der allgemeine Nutzen durch den See-Handel desto besser befördert werden könne.

Vom See-Recht der Rhodiser.

§. 2. Unter denen alten See-Gesetzen findet man insonderheit das so genannte *Jus navale Rhodiorum*, oder See-Recht der Rhodiser, welches von der alten Stadt Rhodus den Nahmen führet. (2) Weiln nun daselbst die Schiffahrt und der Handel zur See sehr berühmt gewesen, haben die Rhodiser gutter Ordnung wegen gewisse See-Gesetze aufgerichtet, die nicht allein bey ihnen, sondern auch bey denen Römern selbst observiret worden, wie unter andern aus dem *l. 9. ff. ad L. Rhod. de iactu* erhellet; (3) Selbe sind in Griechischer und Lateinischer Sprache zu finden beym PETRO PECKIO in Comment. *ad rem nauticam in fine*. (4)

Von andern See-Gesetzen.

§. 3. Doch haben auch hernach nicht allein die Römer verschiedene See-Gesetze promulgiret, wie aus dem Corpore Juris Civilis zu ersehen, (5) sondern auch die Griechische und Deutsche Kayser, wie auch Könige und Fürsten in ihren Landen mancherley Constitutiones in See-Sachen gemachet, welche zum Theil in einem Italiänischen Buch, il Consolato del Mare genannt, so anfänglich in Barcellona und nachgehends

jure maritimo, Braunschweig 1662. FRANCISCUS STYMANN *de jure maritimo & nautico*, Gryphiswald. 1652. PETRUS PECKIUS de re nautica cum notis VINNII, Leiden 1647. und andere mehr, wovon insonderheit ANDREAS LANGE *in introductione in notitiam Legum nauticarum & scriptorum juris reique maritimæ*, so in Lübeck 1724. herausgekommen, einen gantzen Catalogum anführet.

(2) Diese Stadt aber hat den Nahmen von der Insel Rhodis, welche in Asien, auf dem Mittelländischen Meer gelegen, und vorhin von denen Johanniter-Rittern den Saracenen entrissen und bewohnet worden, nunmehro aber seit Anno 1522. in der Türcken Händen ist.

(3) Es haben diese Rhodiser Gesetze schon zu den Zeiten derer Kayser Julii Cæsaris und Augusti bereits ein solches Ansehen erlanget, daß die Rechts-Gelehrte, Servius, Labeo, Sabinus die Lehre de jactu aus denenselben genommen; nachhero aber sind dieselbe von denen Kaysern Claudio, Vespasiano, Hadriano und Antonino bestätiget, und, daß alle in See-Sachen vorfallende Streitigkeiten nach selbigen entschieden werden sollten, geordnet.

(4) Es sind aber dieses nur eigentlich fragmenta und Ueberbleibsel von gedachten Gesetzen, weil die meisten verlohren gegangen.

(5) Hieher gehören auch die Gesetze aus dem Codice Theodosiano in Libro XIII. Tit. 5. *de Navicularíis*. Tit. 6. *de prædiis Naviculariorum*. Tit. 7. *de navibus non excusandis*. Tit. 9. *de naufragiis*, nebst dem Commentario JACOBI GOTHOFREDI.

hends zu Venedig Anno 1599 gedrucket, in 274. Controversiis zusammen getragen sind. (6)

§. 4. In denen Nordischen Ländern ist das Wißbysche See-Recht berühmt gewesen, so auch bey andern Völckern hin und wieder angenommen worden, welches Recht annoch beym Marquardo de iure Mercatorum parte post. Lit. X. pag. 674. gedruckt zu befinden. (7) In Deutschland haben die alten Hansee-Städte Anno 1591 bey dem in Lübeck gehaltenen allgemeinen Hansee-Tag eine besondere Schifs-Ordnung bewilliget, nach welcher sich die Schifs-Rehder, Schiffer und Bothsleute verhalten sollen, welche auch Anno 1614 durch öffentlichen Druck publiciret, auch nachhero wieder verneuert und abermahl Anno 1641 zu Bremen bekant gemacht worden, (8) wie denn auch in der Stadt Lübeck eine See-Gerichts-Ordnung Anno 1655 ans Tages-Licht gekommen. In Franckreich ist gleichfalls (9) ein apartes See-Recht, welches unter dem Titul

Vom Wißbyschen und Teutschen See-Recht.

(6) Es sind auch sowohl vorher, als hernach mehrere Editiones von diesem Buch, jedoch alle zu Venedig in Italiänischer Sprache heraus gekommen; wiewohl es sehr wahrscheinlich, daß solches zu Anfangs in Spanischer Sprache geschrieben worden: nachhero ist dasselbe von Francisco Maysloni in die Frantzösische, letztlich von Westerwenio in die Holländische Sprache übersetzet worden. Der gelehrte Bœcklerus wünschet, daß solches wegen seiner Vortreffligkeit auch in Lateinischer Sprache zum Vorschein kommen möge in præfat. not. ad Grotium. Siehe hievon ein mehreres in introd. ad notitiam Legum nauticarum D. ANDR. LANGE *cap. 4.*

(7) Die Stadt Wisby lieget auf der Insel Gothland am Baltischen Meer, und ist wegen ihrer Lage und des Handels in vorigen Zeiten sehr berühmt gewesen, und hat ihr See-Recht fast bey allen Völckern Approbation gefunden, sogar daß GROTIUS *in florum sparsione ad Jus Justinian. pag. 117.* schreibet: *Quæ de maritimis negotiis habitatoribus Insulæ Gothlandiæ placuerunt, tantum in se habent tum æquitatis, tum prudentiæ, ut omnes Oceani accolæ eo non tantum proprio, sed velut gentium jure utantur:* nachhero aber ist diese berühmte Stadt in gäntzlichen Verfall gerathen. vid. D. LANGE *loc. alleg. cap. 5.*

(8) Siehe hievon mit mehrerem mein gedrucktes *Programma §. 10.* Den Nahmen der Hansee-Städte wollen einige davon herleiten, weil die erste Städte, so zu diesem Bündniß Gelegenheit gegeben, an der See gelegen; andere aber führen solchen von dem alten Wort Hansa, oder Hanse her, welches eine Handlung, oder eine wegen der Handlung geschlossene Gesellschaft bedeutet, dahero auch das Wort Hänselen herkommet, welches so viel heisset, als einen mit gewissen Ceremonien in eine Gesellschafft nehmen.

(9) Vorzeiten ist in Franckreich auch das *Jus Oleronense* oder das Oleronische

Titul: *Ordonance de* LOUIS XIV. *Roi de France & de Navarre, touchant la Marine Anno 1681.* promulgiret und in demselben Jahr zu Paris gedruckt worden.

Von dem Königlichen Preußischen See-Recht.

§. 5. In unserm Königreich Preussen haben Se. Königl. Majestät Friderich Wilhelm, nachdem vorhin nur einige Special-Verordnungen verhanden gewesen, (10) Anno 1727 ein vollständiges See-Recht sanciret, so zu Königsberg Anno 1728 gedruckt ist, (11) dessen Inhalt in 10 Capiteln bestehet, davon das erste handelt von den Schiffen und deren besondern Rechten und Gerechtigkeiten; das andere von den Rhedern und deren Rechten; das dritte von den Schiffern; das vierte von dem Schifs-Volck; das fünfte von der Befrachtung; das sechste von der Assurance oder Versicherung; das siebende von der Bodmerey; das achte von der Haverey; das neunte von Schifs-Schäden; und das zehnde vom Gerichtlichen Proceß in See- und Schifs-Sachen.

Was man beym See-Recht zu lernen habe?

§. 6. Wer nun das See-Recht verstehen und lernen will, muß seine Absicht richten (12) theils auf die Personen die dabey vorkommen, theils

Recht gebräuchlich gewesen, welches von der Frantzösischen Insul Olerone, so PLINIUS Uliarus nennet, und auf dem Gasconischen Meer lieget, den Nahmen hat, deren Einwohner zu allen Zeiten für gute Seeleute gehalten worden: In der alten Frantzösischen Sprache heisset es *le loy Olyroun.* Ob aber solches von den Königen in Engelland oder Franckreich seinen Ursprung habe, ist strittig; wovon gedachter D. LANGE im angezogenen Tractat mit mehrerem handelt *cap. 6.*

(10) Wie es vorhero bey uns in Preußen in See- und Handlungs-Sachen zugegangen, hat der seel. Herr AUGUST HYPOLITUS BONE, Königl. Preußis. Rath und Secretarius bey der hiesigen Admiralitæts- und Licent-Cammer in seinem vierfachen Beytrag zum Preußischen See-Recht in dem Historischen Vorbericht *§. 12. & 13.* angemercket.

(11) Dieses neue See-Recht hat gedachter Herr Rath *Bone*, wie er *loc. alleg. §. 12.* selbst anführet, mehrentheils mit Zuziehung des seel. Herrn Licent-Assess. REMSE, eines Schiff-Capitains LORENZ CHRISTIANZE, Herrn Hoff- und Licent-Rath PINET und des Licent-Assess. RUMPEN entworffen, ausser daß der seel. Herr Licent-Secretarius CLASSENIUS das letzte Capitel, vom Proceß aufgesetzet: Nachgehends aber ist dasselbe nicht allein vom gantzen Königl. Licent-Collegio, sondern auch von der Königl. Krieges- und Domainen-Cammer durchgegangen, und darauf von Sr. Königl. Majestät höchsteigenhändig confirmiret.

(12) So wie die gantze Jurisprudenz diese dreyerley zum Vorwurf hat: Personas,

theils auf die Dinge und Sachen, wobey das Jus in re & ad rem, oder das Dingliche Recht und die Verbindlichkeit, so aus der persönlichen Verpflichtung herrühret, in Erwegung zu ziehen, wohin auch die Delicta oder Verbrechen, so bey dem See-Wesen vorkommen, gehören, theils auf die Klagen so aus denen Schifs-Händeln entstehen, und wie der Process daselbst geführet werden muß; wobey annoch bey Kriegs-Zeiten unter denen Kriegs-Bedienten zur See besondere Gesetze vorkommen, von welchen allen in den folgenden Tituln kürtzlich soll gehandelt werden.

Tit. II.

Von denen Personen die beym See-Recht vorkommen.

§. 1.

Da die Schiffe zu Friedenszeiten mehrentheils zum Handel und Wandel gebrauchet, und Kauffardey-Schiffe genennet werden, so ist die vornehmste Haupt-Person, die bey der Schiffahrt und dem See-Recht vorkommt, der Herr oder Besitzer des Schiffes, welcher Schifs-Rehder (13) oder Schifs-Patron genannt wird; lateinisch heisset er Exercitor nauis, (14) und ist derjenige, dem das Schif entweder allein zugehöret, und dahero allen Gewinn und Nutzen daraus ziehet, oder doch einen Theil oder Part darinnen hat, und nach Proportion seines Antheils mit den andern Eigenthümern, zum Gewinn mit concurriret, oder auch nur ein Schif in seinem Nahmen von einem andern Eigenthümer miethet. (15) Wenn nun viele Rehders zusammen stehen, werden sie auch Schifs-Freun-

Wer der Schifs-Rehder oder Schifs-Patron sey?

Res & Actiones, oder die Personen, Sachen und Klagen, oder den Process, also kan auch das See-Recht darnach am füglichsten eingerichtet werden.

(13) Das Wort Rehder, welches auch einige Reeder schreiben, scheinet den Nahmen zu haben von der Rehde, welches ein Ort nahe beym Hafen ist, woselbst die Schiffe sich aufhalten und vor Ancker liegen. Weil nun der Eigenthümer sein Schiff ehe es ausläufft auf die Rehde bringt, und solches ausrehdet, d. i. mit aller Nothwendigkeit versorget, so wird er davon Rehder genandt.

(14) Auf Frantzösisch heisset er *Proprietaire* oder Bourgeois du Navire.

(15) Welcher bey den Frantzosen *Affreteur*, und bey den Holländern *Huurder* genennet wird.

Freunde genennet; Bey geringen See-Gefäßen, die mehrentheils zu Ausladung der großen Schiffe gebraucht und in Preußen Bordings oder Schmacken (16) genennet werden, heißen sie Bordings- oder Schmacken-Rehder, die alhie eine gewisse Zunft unter sich haben.

Von dem Schiffer.

§. 2. Hierauf folget der Schiffer, lateinisch Magister nauis oder auch Navarchus genannt, (17) dem von dem Rehder die Aufsicht über das gantze Schiff anvertrauet ist, welcher auch davor sorgen muß, daß die nöthige Schiffleute und Schiff-Bediente, als der Steuer-Mann, Boots-Mann und die Matrosen angenommen, die Fracht und Einschiffung der Waaren bey Zeiten bestellet, die Absegelung zu rechter Zeit befördert, auf dem Schiffe gute Ordnung gehalten, mit denen sich etwa angegebenen Passagiers contrahiret, die Waaren an Stelle und Ort nach Innhalt der Fracht-Briefe richtig abgeliefert, und die Retour oder Zurückkunft nebst denen Waaren, die ihm committiret worden, förderſamst beschleuniget werden möge.

Von den übrigen Schiffleuten.

§. 3. Unter die übrige Schiffleute wird gerechnet der Steuer-Mann, lateinisch Gubernator nauis genannt, welcher den Lauf des Schiffes einrichtet, und dasselbe regieret, dahero er immer am Steuer-Ruder seyn, und dem Schiffer von Zeit zu Zeit Nachricht geben muß, in welcher Gegend seiner Meinung nach das Schiff sich befindet; (18) Zu dem übrigen Schiffs-Volck gehören der Koch, die Boothsleute, Matrosen (19) und

(16) Sie heißen auch sonst Lichter, und sind leichte Fahrzeuge, welche nicht über See fahren, sondern nur bey denen Hafens und Ströhmen dazu gebrauchet werden, daß sie aus denen beladenen und tieff-gehenden Schiffen, so mit voller Ladung nicht einlauffen können, einen Theil der Güter einnehmen, umb selbige dadurch zu lichten oder leichter und zum einseegeln bequehm zu machen: den ausgehenden Schiffen aber das Guht an den bequehmen Ort, wo sie auslauffen können, zu bringen.

(17) Bey denen Frantzosen heisset er *Maitre de Vaisseau*, imgleichen *Patron*, auch wohl zuweilen, wenn das Schiff groß ist, Capitaine.

(18) Doch notiret Herr Rath *Bone* in seiner Erklärung beym Wort Steuer-Mann, daß er eben nicht allein steuren oder das Ruder führen dörffe, sondern solches nur alsdenn thun müße, wenn ihn die Ordnung, oder die Wache trifft, welches sich alles Schiffs-Volck muß gefallen lassen: Auf Frantzösisch heisset er *Contre-Maitre*, und auf grossen Schiffen hat er einen Vicarium oder Subalternen, welcher der Unter-Steuermann oder des Steuer-Manns Maet genandt wird.

(19) Bey den Frantzosen heissen sie *Matelots*, und sind diejenige, welche sich ge-

und die Schifs-Jungens, welche beyde letztere alle Arbeit auf dem Schiff übernehmen und von der Ordre des Schiffers dependiren müssen: Insonderheit aber muß der Boothsmann die Ancker-Seile gehörig verwahren und Anordnung machen, wenn die Ancker geworffen, oder aufgehoben werden sollen. Die Ruder-Knechte werden nur auf denen Galeeren gebrauchet, da sie, wenn der Wind stille ist, die Ruder ziehen müssen: die Piloten (20) hingegen sind gemeiniglich solche Leute, welche denen Schiffern in kleinen Nachen oder Böthen entgegen fahren, und die Schiffe sicher in den Hafen bringen: wiewohl auch sonsten auf deneu Kriegs-Schiffen die Steuerleute Piloten genennet werden. (21)

§. 4. Bey denen Kriegs-Schiffen hingegen, welche die Holländer Orloch-Schiffe nennen, und in denen Ländern, wo gantze See-Flotten gehalten, erbauet und ausgerüstet werden, sind weit mehrere Personen anzutreffen; und zwar ist anfänglich unter denen See-Officirern der vornehmste und höchste der Admiral-General, welcher nicht allein das Ober-Commando über eines Königreichs, oder Republic gantze Kriegs-Flotte, sondern auch die oberste Direction in allen zur See gehörigen Sachen, wie auch über alle See-Officiers und Soldaten führet, und dahero die Aufsicht über alle Hafens hat, (22) zuweilen wird demselben auch noch ein Vice-Admiral-General zur Seite gesetzet, welcher auch sonsten der Lieutenant-Admiral-General genennet wird. Bey denen Kriegs-Schiffen ist der vornehmste der Admiral-General.

§. 5. Der nächste nach diesem, ist der Admiral, deren zuweilen zwey oder drey sind, welche doch aber unter dem Admiral-General stehen Vom Admiral und Vice-Admiral.

gen gewissen Lohn zu der nöthigen Arbeit und Bedienung auf einem Schiff bestellen lassen.

(20) Bey denen Frantzosen wird dergleichen Pilot *Cumaneur* oder *Locman* genandt.

(21) Viele Schiffe, sonderlich die Frantzösische haben auch einen eigenen Piloten bey sich, dessen Pflicht darinnen bestehet, daß er den Cours dirigiren, die See-Carten, Astrolabia, und andere Schiffs-Insttumenta halten, und auf der Reise von allen vorkommenden Observationen wegen der Winde und sonsten ein Journal halten und solches nachgehends der Admiralitæt einlieffern muß; dahero keiner dazu angenommen wird, der nicht 25. Jahr alt, und vorhero examiniret ist. Frantz. See-Recht. *Libr. 4. Tit. 3.*

(22) Woher das Wort *Admiral* seinen Nahmen führet ist ungewiß; indessen ist dieser Titul zuerst in Franckreich aufgekommen, worauf auch andere Völcker denselchen angenommen.

hen (23) und neben demselben in See-Sachen disponiren, auch insonderheit bey Auslauffung einer Flotte über dieselbe das Commando führen, weil der Admiral-General selbst nicht allezeit zur See gehet. Hiernächst folget der Vice-Admiral, deren gleichfals zwey biß drey sind, und ist derselbe dem Admiral am nächsten, dessen Person er auch in seiner Abwesenheit præsentiret, und alles dasjenige verrichtet, so sonst dem Admiral zukomt.

Vom Schout bey Nacht oder Contre-Admiral und vom Chef d'Escadre.

§. 6. Ferner ist der Schout bey Nacht (24) oder Contre-Admiral, welcher gleichsam der General-Major zur See ist und dem Vice-Admiral nachgehet, in dessen Abwesenheit er auch das Commando über die Flotte führet, auch sonsten einen Theil derselben, nehmlich die Arriere-Garde commandiret Ein Chef d'Escadre hingegen ist ein hoher See-Officier, der ein Detachement von Kriegs-Schiffen als Haupt commandiret, und fast eben so viel als ein Feld-Marechall im Felde ist, insonderheit wenn eine Escadre oder gewisse Anzahl Kriegs-Schiffe zu einer besondern Expedition ausgerüstet wird. Von welchen hohen See-Bedienten dieses überhaupt zu mercken, daß ein jeder von ihnen in einer Flotte sein eigen Schif führet, und wenn einer etwa in einer See-Schlacht sein Schiff verlieret, stehet ihm frey in ein ander Schiff zu treten und daselbst das Commando zu führen.

Von dem General-Intendanten.

§. 7. Noch kommt hiebey vor der General-Intendant (25) oder Intendant de Marine, der ein Officier von besonderm Verstande und Meriten seyn muß, durch welchen alle Anordnungen und zur See gehörige Anstalten gemachet werden müssen, wobey er zugleich die Inspection mit über die Hafen, Magazinen und Zeug-Häuser hat, auch davor Sorge tragen muß, daß denen See-Verordnungen nachgelebet werde; wobey er nicht allein denen unter sich habenden Intendanten die Rechnungen

gen

(23) Selbe werden gemeiniglich nach denen Flaggen, so jede Escadre führet, unterschieden, und dahero auch Admirals von der weißen, rothen und blauen Farbe genandt.

(24) Das Wort *Schout* wird in der Holländischen Sprache fast von einer jeden Obrigkeitlichen Person gebrauchet, und bedeutet eben so viel, als *Scultetus* oder Schultheiß, Schultz: Woher er aber bey Nacht genennet wird, scheinet daher gekommen zu seyn, weil ihm anfänglich die Direction auf der See bey der Nacht-Wache anvertrauet worden.

(25) Das Wort *Intendant* bedeutet insgemein einen Aufseher, dem die Direction eines Geschäffts oblieget, weil nun derselbe über die See-Sachen gesetzet wird, heisset er *Intendant de marine*.

gen abnimmt, sondern auch denen Commissarien die benöthigte Ordres ertheilet; die Commissarii aber sind gewisse Officiers und Bediente, so dem Intendanten zugefüget und zu Besichtigung der Schiffe employiret werden, damit an Munition und andern zum Schiff gehörigen Zurüstungen nichts ermangele, welche insgesammt unter dem General-Commissario stehen.

Vom Schifs Capitaine und Schifs-Lieutenant.

§. 6. Der Schifs-Capitaine (26) ist das Haupt eines Schiffes, der über alle, so darauf sind, beydes Soldaten und Matrosen das Commando führet, und derohalben alle Rechte und Schifs-Policey genau observiren muß, wie denn ohne seinen Consens niemand, er sey ein Officier oder Gemeiner, etwas unternehmen kan; unter ihm stehet der Lieutenant, der immer beym Capitaine auf jeglichem Schif seyn muß, auch in dessen Abwesenheit das Commando führet, wenn dieser etwa von seinem Schif ab, und auf ein Admirals-Schiff zu gehen und daselbst zu commandiren Ordre bekommt; da hingegen ein Admiral oder Vice-Admiral, einen Capitaine-Lieutenant und 2. Unter-Lieutenants bey sich hat, welche zum öfftern von einem Schiff zum andern fahren, und des Admirals Ordre ausrichten müssen. Diese gesamte Officiers werden auch insgemein Commandeurs genannt, eigentlich aber wird dieses Wort nur von demjenigen Officier gebrauchet, der von einer Republic mitgegeben wird, das Commando über die darauf befindliche Soldaten zu führen, welche doch auch in Schifs-Sachen von dem Schifs-Lieutenant commandiret werden.

Von dem Schiffer, Steuer-Leuten, Hoch-Booths-mann und Schifs-Zimmer-mann.

§. 9. Ferner gehören zu einem Kriegs-Schiff der Schiffer, welcher eigentlich das Commando wegen des Segelns führet, dahero er die See wohl verstehen und die Seegel zu rechter Zeit mindern und mehren muß, welches er doch eigenmächtig nicht thun kan, vielweniger bey Nahebefindung am Lande, den Cours ändern darf, ohne des Capitains Consens, den er allezeit darüber einholet. Nebst dem Schiffer sind auf einem Kriegs-Schiff noch zwey Steuer-Leute, ein Ober- und Unter-Steuermann, die mit dem Schiffer gleiche Verrichtung in Beobachtung der Sege-

(26) Nach dem Frantzösischen See-Recht *Libr. 2. Tit. 1. art. 1.* soll kein Schiffs-Capitaine angenommen werden, der nicht fünf Jahr vorhero zur See gefahren, und wegen der Schiffahrt durch zwey alte Schiffer in Gegenwart der Officiers von der Admiralitæt und des Professoris der Hydrographie öffentlich examiniret und tüchtig befunden worden. Worinnen aber das Amt des Professeurs d'Hydrographie bestehe, wird daselbst *Livr. 1. Tit. 8.* verordnet.

Segelage und dahero auch die See-Carten zur Hand haben müssen um den Cours recht zu halten; imgleichen der Hoch- oder Haupt-Boothsmann, (27) der das Commando über die Matrosen oder Boothsleute führet, und das Tackelwerck (28) besorget; der Schiffs-Zimmermann, deren gemeiniglich drey bey einem Kriegs-Schiff befindlich, und den Schifs-Bau und Ausbesserung der schadhafften Schiffe besorgen müssen.

Von den Constabel, Buddelier, Köchen rc.

§. 10. Noch sind auf einem Kriegs-Schiffe befindlich die Constabel, (29) welche über die Ammunition des Schiffes gesetzet und die Schiffs-Artillerie besorgen müßen, und die Canoniers und Büchsen-Schüsser unter sich haben, wie auch die Feuerwercker, welche die Feuer-Pfeile schüssen und die Granaten werffen. Der Budelier aber ist über das gantze Raum des Schiffes und allen Proviant gesetzet, dahero er dem Koch alle Eß-Waaren hervor giebet, auch alle Woche oder gewisse Tage unter das Volck ihr Brod, Butter und andere gewisse Victualien austheilet; der Mund-Koch hingegen muß vor den Capitaine, und der Schifs-Koch vor das Volck das Essen kochen; hiernächst ist auch ein Segelmacher, Tischer und Schmid nöthig, deren jeder nach seiner Profession das nöthige besorgen muß.

Von dem Schifs-Prediger, Schreiber, Barbier, u. Profos.

§. 11. Unter die Neben-Personen, die eben nicht zum Kriege gebrauchet werden, aber sonsten doch beym Kriegs-Schiffe nöthig sind, werden gerechnet 1) der Schiffs-Prediger, (30) der den Gottes-Dienst sowohl auf der Reise, als im Hafen verrichtet; 2) der Schreiber der über alles,

(27) Bey denen Frantzosen heisset er *Nocher* auch wohl *Contre-maitre*, und hat zuweilen auf grossen Schiffen einen Subalternen unter sich, welcher Unter-Bootsmann genandt wird.

(28) Tackel heißet eigentlich das Tau, oder Tauwerck, womit die Stückgütter, als Fässer, Packen, Ballen gebunden, und in das Schif herein und wieder heraus gebracht werden: in einem weitläufftigen Verstande aber begreifft das Tackel-Werck alle Geräthschafft in sich, die im Schiffe zur Fahrt an Tauen, Seegeln, Blocken, Anckern und dergleichen nöthig ist: vor welches alles der Hoch-Boothsmann Sorge tragen muß; die Holländer nennen solches *Taakelagie*.

(29) Die Frantzosen nennen den Constabel *Maitre Canonier*, welcher auch die gantze Artillerie des Schiffes commandiret.

(30) Nach dem Frantzösischen See-Recht *Livr. 2. Tit. 2.* heisset er *l'Aumosnier*, und bestehet sein Amt nach demselben darinnen, daß er täglich und insonderheit an den Sonn- und Fest-Tagen Messe lesen, die Sacramenta administriren, und Morgen und Abend auf dem Schiff das Gebeth verrichten muß.

alles, was im Schiff aus- und einkommt ein accurates Register hält und von allem gebührende Rechnung ablegen muß, wie er denn auch nebst den Lieutenant ein Journal oder Tage-Buch zu halten verbunden ist, von allem was passiret, wie der Wind wehet, was man für einen Cours halte und was sonsten auf dem Schif vorfällt; (31) 3) der Barbier oder Wund-Artzt, deren auf den meisten Kriegs-Schiffen drey sind, der Ober- Mittel- und Unter-Meister, welche beyde letztere unter des ersten Commando stehen, und insgesamt alle krancke und verwundete auf dem Schif observiren, auch die gesunden im Barbieren bedienen müssen; 4) der Schifs-Profos, welcher die Aufsicht über die gefangene hat und die Strafe der verurtheilten zur Execution bringet, auch vor die Reinigung des Schiffes sorgen muß, wozu gemeiniglich der allerliederlichste Boots-Mann genommen wird.

Tit. III.

Von dem Recht und Amt der Schifs-Rehder.

§. 1.

Wenn ein Rehder ein Schiff allein hat, so gehöret ihm der gantze Gewinn und Nutzen von dem Schiffe, doch aber gehet auch sodann aller Schade über ihn allein; wenn aber viele Rehder bey einem Schiff zusammen interessiret sind, muß Gewinn und Verlust nach Proportion eines jeden Schiffs-Parts getheilet werden; (32) wenn sie aber in denen zur gemeinen Rehderey gehörigen Vorfällen sich nicht vereinigen können, findet die Meinung dererjenigen, so den grösten Antheil am Schiffe haben statt; welche die übrigen, so den mindern Theil haben, auch annehmen müssen, (33) und wenn die Rehder zu gleichen Theilen bey dem Schiff interessiret sind, und sich nicht einigen können, müssen dieselben durchs Looß entschieden werden, wiewohl sodann dem überstimmten Theil freystehet, sein Schif-Part an andere abzutreten und zu verkauffen, doch daß solches ohne Behinderung des Schiffes von der Reise geschehe. (34)

Wie Gewinn und Verlust von den Rehdern zu theilen.

§. 2. Wenn viele Rehder bey einem Schiff verhanden, und einige

Wie ein Rehder sein Schifs-Part ausnehmen soll.

(31) Was dem Schreiber sonsten in seinem Amt oblieget, wird im Frantzösischen See-Recht *Livr. 2. Tit. 3.* de l'Escrivain weitläufftig beschrieben.

(32) Pr. See-Recht *Cap. I. art. 1.* (33) *ibid. art. 3.* (34) *ibid. art. 4.*

ge von ihnen mit einem oder dem andern von ihren Mit-Rehdern die Rehderey nicht weiter continuiren wollen, sind sie zwar nicht befugt, desselben Schifs-Part ohne der andern Bewilligung zu verkauffen, ob sie gleich den grösten Theil der Rehderey ausmachen würden; doch stehet ihnen in solchem Fall frey, das gantze Schiff jedoch Gerichtlich und an den Meistbiethenden zu verkauffen. (34)

Was bey Annehmung des Schiffers zu mercken.

§. 3. Weil ein Rehder einen Schiffer haben muß, so ist er schuldig keinen andern anzunehmen, als der schon vorhin ein Schiff geführet, von dem er aber zuforderst bey willkührlicher Straffe einen Beweis fordern muß, daß er mit Wissen und Willen seiner vorigten Rehder und nach abgelegter richtigen Rechnung von seinem vormahls geführten Schif abgegangen sey, worauf er ihm sowohl wegen der Heuer, als anderer Conditionen einen schrifftlichen Accord unter seiner Hand ertheilen oder gewärtig seyn muß, daß in dessen Ermangelung bey entstandenem Streit nach des Schiffers eydlicher Aussage wieder den Rehder erkant werde. (35)

Wer die Direction des Schiffes zu führen.

§. 4. Die Rehders können entweder selbst die Direction des Schiffes führen, oder solche jemanden aus ihren Mitteln oder auch einem dritten auftragen, welches dem Schiffer sodann anzudeuten; (36) Der Schiffer hingegen ist schuldig in solchem Fall dessen Ordre, dem die Direction aufgetragen ist, allein und sonsten keines andern Rehders zu folgen, biß etwa die gesamten Rehder ihm desfalls anderweitigen gemessenen Befehl ertheilen: dafern aber die Rehder den Schiffer aus rechtmäßigen Ursachen absetzen, und der Schiffer an dem Schiffe ein Antheil hat, sind die Rehder schuldig ihm solches nach vorgängiger Taxe abzukauffen, und wenn der Schiffer mit der Taxe nicht zufrieden, kan er entweder sein Schifs-Part an den meistbiethenden verkauffen, oder auch bey der Rehderey ferner verbleiben. (37)

Tit. IV.

Vom Amt des Schiffers.

§. 1.

Was ein Schiffer überhaupt verstehen müsse.

Ueberhaupt muß ein jeglicher Schiffer, der seinem Amt wohl vorstehen will, des Compasses, wie auch der See- und Fahr-Waßer kündig seyn, und die Wissenschafft haben, ein Schif gut zu führen und zu steuren, zu laden und zu lossen, wie auch das Volck anzuführen und zu

(34) *ibid. art. 8.* (35) *ibid. art. 9.* (36) *ibid. art. 12.* (37) *ibid. art. 13.*

zu regieren: denn wenn derselbe sich davor ausgiebet, und nachhero nicht bestehet, wird er nach Befinden billig mit Straffe und Erstattung des verursachten Schadens, wie auch mit Verlust seines Lohns angesehen. (38)

§. 2. Hiernächst ist ein jeder Schiffer schuldig, seiner Rehder Bestes und Nutzen nach allem Vermögen zu befördern, ihren Schaden und Nachtheil aber, so viel an ihm ist zu verhüten. (39) Ins besondere aber muß der Schiffer 1) alles was er an dem Ort, wo seine Rehder sich befinden, wegen des ihm anvertrauten Schiffs vornimmt, mit ihrem Vorwissen und Willen anstellen; (40) 2) auf der Reise denen Rehdern von allem Nachricht geben; (41) 3) ein richtiges Journal halten; (42) 4) das Schiff nicht überladen; (43) 5) ohne Wissen und Willen der Rehder kein eigen Gutt in den Raum, noch auch zuviel in die Cajute laden; (44) 6) ohne Noth nirgends als in dem bestimmten Hafen einlauffen; (45) 7) das Schiff gar nicht ohne Vollmacht der Rehder verkauffen, wiewohl ihm doch im Nothfall am fremden Orte die Schiffs-Geräthschafft, soviel er davon entbehren kan, zu verkauffen oder zu verpfänden erlaubet ist; (46) 8) muß er das Schiff vor Endigung der bedungenen Reise auf keinerley Art verlassen; (47) 9) in Kriegsläufften die Admiral-Schiffe genau halten; (48) 10) das ihm anvertraute Schiff weder vorsetzlich in der Feinde Hände liefern, noch selbiges anzünden oder sonst zu Grunde bringen; (49) 11) denen Rehdern richtige Rechnung ablegen; (50) 12) von der Fracht, Schiffs-Provision oder anderu Schifs-Einnahmen nichts unterschlagen und den Rehdern verschweigen. (51)

Was er insbesondere zu thun habe.

§. 3. Bey der Befrachtung des Schiffes ist der Schiffer verbunden dahin zu sehen, daß 1) das Schiff nicht allein mit allen nöthigen Zubehörungen wohl versehen sey, sondern auch die Güther und Waaren gehörig ein- und ausgebracht, wohl geleget und verwahret werden, wiedrigenfalls er vor allen Schaden stehen muß, und in zweiffelhafften Fällen, wenn es ungewiß, woher der Schade am Guth entstanden, ist der Schiffer nebst dem Schiff-Volck gehalten, eydlich zu declariren, daß das Guth behörig ein- und ausgebracht, auch gut geleget und bewahret worden. (52) 2) Ist

Was der Schiffer bey Befrachtung des Schiffes zu beobachten.

(38) Pr. See-Recht *cap. 3. art. 9.* ein gleiches wird geordnet in der Hansee-Städte Schiffs-Ordnung *tit. 3. art. 1.* (39) Pr. See-Recht *cap. 3. art. 25.* (40) *ibid. art. 27.* (41) *ibid. art. 28.* (42) *ibid. art. 29.* (43) *ibid. art. 30.* (44) *ibid. art. 31.* (45) *ibid. art. 32.* (46) *ibid. art. 33.* (47) *ibid. art. 34.* (48) *ibid. art. 35.* (49) *ibid. art. 36.* (50) *ibid. art. 32.* (51) *ibid. art. 38.* (52) Pr. See-Recht *cap. 3. art. 40.*

2) 2) Ist der Schiffer schuldig von der Ladung der Waaren, Stück-Güther, Packen, Kasten, Fässern und andern dergleichen Sachen eine richtige Rolle oder Verzeichniß zu halten, damit er einem jeden Interessenten davon Nachricht geben, solche auch bey denen Licenten und Zöllen einliefern könne bey ein Thaler Straffe für die See-Armen. (53)

3) §. 4. Ferner muß der Schiffer 3) den Verdeck oder Uberlauff des Schiffes frey halten auch keine Waaren und Güther ohne Bewilligung des Einladers darauf legen, wiedrigenfalls aber vor allen daraus
4) erwachsenden Schaden stehen; ingleichen (54) 4) wenn einiges Guth von dem Schiff in den Bording geladen wird, einen Wächter von dem
5) Schifs-Volck dabey setzen, auch (55) 5) sobald er abgefertiget ist, die Reise auf alle Weise beschleunigen, und keinen gutten Wind verabsäu-
6) men, (56) hiernächst 6) ohne Vorbewust der Befrachter vom gantzen Schiff, nichts einnehmen oder allen daraus erwachsenden Schaden ver-
7) antworten. (57) Dafern auch 7) ein Schiffer ein an ihn verdungenes Guth ohne Bewilligung des Einladers in ein ander Schiff giebet, und solches darinnen zu Unglück kommt, muß der Schiffer den Schaden ersetzen: wenn aber sein Schiff auf derselben Reise auch verlohren gehet, ist er von der Schadens Erstattung befreyet. (58)

8) §. 5. Wenn auch 8) der Schiffer einiges Guth, so er mitnehmen sollen, zurück läßt, geschiehet solches auf seine eigene Gefahr: im Fall aber der Schiffer niemanden desfalls Vollmacht hinterlassen, ist der Ablader schuldig, sobald er davon Nachricht bekommen, bey der Licent-Cammer sich zu erklären, ob er solches wieder annehmen und darüber selbst disponiren wolle, da sodenn der Schiffer von allen Ansprüchen frey ist: dafern aber der Einlader sich anderweitig erkläret, daß er solches Guth der Gefahr und Rechnung des Schiffers überlassen und sich der Sache nur in so weit annehmen will, daß das Guth unbeschädigt erhalten und nach dem bestimmten Hafen befordert werde, muß er desfalls eine Protestation einlegen und das zurück gelassene Guth, wie er am besten kan, nachsenden; wenn nun dasselbe an Stell und Ort glücklich ankommt, ist der Schiffer sowohl zu Ersetzung der höhern Fracht als auch zu Erstattung aller Schäden und Unkosten verpflichtet; wenn aber dasselbe Schiff, so das Guth zurück gelassen auf der Reise verlohren gehet, ist der Schiffer davon frey. (59)

§. 6.

(53) *ibid. art. 41.* (54) *ibid. art. 42.* (55) *ibid. art. 43.* (56) *ibid. art. 44.* (57) *ibid. art. 45.* (58) *ibid. art. 46.* (59) *ibid. art. 47. 48.*

§. 6. Dafern hingegen 9) das Schiff, so auf der Rehde lieget, und im Laden begriffen ist, durch Sturm oder Unfall gezwungen wird, in See zu gehen und einige Ladung zurück zu lassen, kan der Kaufmann, wenn der Schiffer nebst dem Schifs-Volck solches erweiset, auch allenfalls eydlich bekräfftiget, keine Ansprüche an den Schiffer machen, dieser aber auch alsdenn keine Fracht fordern; wenn aber das Guth schon im Bording geladen gewesen, höret der Schaden wegen Zurücklassung desselben zur Haverey, wovon unten wird gehandelt werden. (60) Wenn auch 10) der Schiffer unterwegens einige Güther an einem andern Ort aus Versehen oder Irrthum aussetzet und zurück läßt, stehet es in des Kaufmanns, der das Guth empfangen soll, Willkühr, ob er das Guth von dem Schiffer nach Abzug der Fracht in marckgängigem Preise bezahlet nehmen, oder dem Schiffer eine Zeit bestimmen wolle, in welcher er solches auf seine Gefahr vor die bedungene Fracht zur Stelle liefern soll; wenn aber die Lieferung alsdenn nicht erfolget, ist der Schiffer schuldig über den marckgängigen Preis auch allen erweislichen Schaden zu ersetzen. (61) 9) 10)

§. 7. Weil es sich auch zuweilen zuträget, daß ein Schiffer auf der Reise genöthiget wird, von seiner Ladung etwas zu verkauffen, oder zu seinem eigenen Behuff anzuwenden, so ist derselbe 11) schuldig, wenn er an Stell und Ort glücklich ankommt, denen Eigenthümern, oder Befrachtern solches im Mittel-Preise, zwischen dem höchsten und geringsten an dem destinirten Loß-Platz zu bezahlen; doch muß ihm sodann dafür die volle Fracht, so bedungen worden, entrichtet werden: (62) Dafern hingegen 12) ein Schiff auf der Reise unversehens zu Schaden komt, ist der Schiffer verbunden, die Güther nach Möglichkeit zu bergen, und dieselbe entweder auf ein ander Schiff oder sonsten in Sicherheit zu bringen, da ihm denn nach vorgezeigten Rechtlichen Beweiß sowohl wegen der Verunglückung als auch wegen Bergung und Niederlegung der Güther alle Unkosten erstattet werden müssen. (63) 11) 12)

§. 8. Wegen des Schiff-Volcks bestehet des Schiffers-Amt Was der haupt-Schiffer

(60) Pr. See-Recht *cap. 3. art. 49.* (61) *ibid. art. 50.* (62) *ibid. art. 51.*
(63) *ibid. art. 52.* wenn aber durch des Schiffers Schuld oder Untüchtigkeit einiger Schade an denen Güthern geschehen, kan der Eigenthümer sich an dem Schiffer halten, und wenn er von demselben nicht befriediget werden kan, die Schadens-Erstattung von dem Rehder, in so weit das Schiff zureichend, suchen. *ibid. art. 53.*

wegen des Schiff-Volcks in acht zu nehmen? hauptsächlich darinnen, daß er 1) tüchtige Leute, so viel zu seinem Schiff von nöthen, zu rechter Zeit miethe, (64) doch aber 2) keinem andern sein Volck abspänstig mache, wiedrigenfalls derjenige, der wissentlich einen Schiffmann, der bey einem andern verdungen ist, miethet, nicht allein des Hand-Geldes verlustig wird, und den Schiffmann demjenigen, so ihn zuerst gemiethet, abfolgen lassen, sondern auch 5. Thaler Straffe erlegen muß; (65) 3) daß er das Schiffs-Volck zu seiner Schuldigkeit und zur Friedsamkeit anhalte; (66) 4) die Delinquenten wohl verwahre, und solche der ersten Obrigkeit, wo er anlandet, abliefere; dafern aber jemand getödtet worden, den Cörper so lange als möglich im Schiff behalte, und denselben der nächsten Obrigkeit zur Obduction einliefere; wenn er aber nicht zu halten und in die See geworffen werden muß, die Obduction mit Zuziehung der verständigsten Leute auf dem Schiffe verrichte und alle Umstände wohl aufzeichnen lasse, damit sich der künftige Richter darnach richten könne; wie denn auch in solchen Fällen keiner vom Schiff zu lassen, der dabey gewesen, biß er der Obrigkeit zum Verhör angegeben worden; (67) auch endlich 5) bey wichtigen Fällen See-Mannschafft brauche, und nach dem Gutachten der vornehmsten sich richte. (68)

Was er wegen der Piloten zu mercken? §. 9. Bey denen See-Hafen muß kein Schiffer ohn die bestellte Piloten an die See-Porten ein- oder ausseegeln, bey Straffe eines Thalers von jeden zehn Lasten seines Schiffes; es sey denn, daß es die höchste Noth erfordert; (69) wenn aber die Piloten ankommen, muß der Schiffer ihnen anzeigen, wie tief das Schiff geladen gehe, imgleichen ob es einen hangenden oder geraden Kiel habe, bey 2. Rthlr. Straffe von jeden zehn Lasten seines Gefäßes, (70) worauf er sodenn das Commando denen Piloten zu überlassen hat, welchen das Schiff-Volck in allen Stücken sowohl bey Regierung des Ruders als der Seegel folgen muß; (71) wie denn auch zu Anweisung der sichern Fahrt gewisse Zeichen als Tonnen, Bollen und andere See-Märcke verhanden, welche auf keinerley Weise bey harter Geld- oder gar Leibes-Straffe verrücket oder weggebracht werden, oder wenn ja solche Verrückung etwa aus Noth geschehen, die Schiffer solches beym Licent anzeigen müssen. (72)

§. 10.

(64) *ibid. art.* 54. (65) *ibid. art.* 55. (66) *ibid. art.* 57. (67) *ibid. art.* 58. (68) *ibid. art.* 59. (69) Pr. See-Recht *cap.* 3. *art.* 1. (70) *ibid. art.* 2. (71) *ibid. art.* 3. (72) *ibid. art.* 4. alwo die Geld-Straffe auf 100. biß 200. Thaler gesetzet wird: es sey dann, daß der Schiffer mit seinem Gefäß aus Noth auf solche Tonnen geräth: doch muß er solches sogleich beym Licent- oder Zoll-Collegio angeben. *ibid. art.* 5.

§. 10. So bald ein Schiffer in den Hafen komt, und eine Festung vorbey seegelt, ist er schuldig auf Andeutung des Piloten dreymahl die Flagge zu streichen, (73) und wenn das Schiff Stücke führet, pflegt der Schiffer die Festung auch mit einigen Schüssen zu begrüssen, da ihm denn auf gleiche Art aus der Festung gedancket wird; wie es denn auch sonsten gebräuchlich ist, daß wenn ein geringeres Schiff einem Kriegs-Schiffe einer Puissance begegnet, solches vor demselben nicht vorbey seegeln, sondern nach Gelegenheit des Windes die Topp-Seegel von beyden Masten streichen oder fallen lassen, und, wo es Stücke führet, selbiges mit ein oder mehr Schüssen begrüssen muß. In dem Hafen aber kan der Schiffer niemanden ehe auf das Schiff lassen, bis aus der Festung der Officier im Namen des Gouvernements und wegen des Licents der Besucher darauf gewesen und den Bericht davon eingeholet. (74) *Wie er sich gegen Festungen und Kriegs-Schiffe zu verhalten habe?*

§. 11. Ferner ist der Schiffer schuldig, wenn sein Schiff auf die Rehde komt, und so tief gehet, daß es mit der vollen Ladung nicht einkommen kan, beym Licent oder Zoll-Amt um die nöthige Bordings, welche auch Lichter genennet werden, Ansuchung zu thun, (75) und wenn er in den Hafen eingelauffen, an gehörigem Orte nach der Piloten Anzeigung sich zu setzen, auch alsofort beym Licent- oder Zoll-Amt mit Uebergebung seiner Pässe und anderer Schiffs-Documenten sich zu melden, auch seine gantze Ladung zur Visitation und Verzollung anzugeben, (76) ehe aber solches geschehen bey Confiscations- und anderer Straffe nichts zu verkauffen oder abfolgen zu lassen; (77) auch wenn er mit seinem Schiff ausgehet, nach geschehener Angabe und Visitation ohne Vorwissen und Bewilligung der Licent- oder Zoll-Cammer kein Guth von jemanden anzunehmen; (78) wie denn auch, wenn ein Schiff nur mit Ballast (79) beladen *Was er zu thun, wenn er auf die Rehde gelanget?*

(73) *ibid. art.* 7. Es wird solches auch sonsten genandt, das Seegelstreichen; und geschiehet entweder aus Respect, seinen Gehorsam und Unterthänigkeit gegen den Landes-Herrn des Orthes, wo man vorbey fähret, anzudeuten, oder seine Freundschaft dadurch zu bezeugen: Wiewohl diejenige, welche sich in der Herrschaft einer oder andern See festgesetzet, solches als eine Schuldigkeit von allen vorbey seeglenden prætendiren, weßfals zuweilen viele Streitigkeiten unter denen See-Mächten entstanden, und desfals gewisse Vergleiche aufgerichtet worden. conf. JOH. SIBRAND Diss. *de Velorum submissione*, vom Seegelstreichen. *Rostock 1691.*

(74) *ibid. art. 6.* (75) *ibid. art. 8.* (76) *ibid. art. 9.* (77) *ibid. art. 10.* (78) *ibid. art. 11.*

(79) Ballast heisset alles dasjenige, womit ein unbeladenes Schiff in Ermange-

den worden, solchen gehörig, doch nicht ins Tieff oder Fahr-Wasser auszuwerffen und denselben ohne Anzeigung beym Licent weder einzunehmen noch zu lossen. (80)

Was der Schiffer in Pillau zu beobachten?

§. 12. Wenn nun ein Schiffer im Königreich Preußen mit seinem Schiff oder Fahrzeug in Pillau ankommt, muß derselbe sich in dem so genannten Kessel gegen dem Licent setzen, und das Schiff besuchen lassen, (81) dafern er aber einige Güther mit hat, die nicht nach Königsberg, sondern anderwerts destiniret sind, muß derselbe, wenn er die Zoll-Freyheit davon geniessen will, solches anzeigen und notiren lassen, und selbe entweder im Pack-Hause niederlegen, oder ohne daß sie gerühret, vielweniger feil gebothen werden, im Schiffe behalten, (82) insbesondere aber die Elbingsche und Braunsbergsche Güther attestiren lassen, sonsten aber unbesucht nicht nach Königsberg gehen, vielweniger einige Güther unangemeldet dahin senden; (83) wenn er aber aus Noth in den Hafen läufft, wohin er nicht destiniret ist, darf derselbe, wenn er solches beweiset, keinen Zoll von seiner Ladung geben, sondern nur die Schiffs-Gebühren entrichten. (84)

Wie er sich in Königsberg zu verhalten?

§. 13. Es muß aber kein Schiffer unbesuchet und ohne Licent-Paß und Lootsmann von Pillau bey 10. Thaler Straffe und Erlegung des Loots-Geldes nach Königsberg seegeln, (85) und wenn er in Pillau liegen bleibet, keine Güther ungemeldet und ohne erhaltenen Licent-Zettel bey Straffe der Confiscation dahin senden. (86) In Königsberg aber ist der Schiffer schuldig alsofort beym Licent anzulegen und daselbst zur Besuchung sich anzugeben, (87) wobey ihm erlaubet ist, dafern er etwa einiges Guth aus Versehen in Pillau nicht angegeben, solches noch alhier vor der Besuchung anzumelden und sich auf das Blanquet nebst denen übrigen Waaren verzeichnen zu lassen; (88) worauf sodenn der Schiffer alsofort Sorge tragen muß, daß die eingebrachte Güther von denen Empfängern binnen 8. Tage aus dem Pack-Hause abgefordert und der Zoll berechnet werde, dafern nicht die Waaren in des Kaufmanns Abwe-

lung einiger Kauffmanns-Güther angefüllet und beschweret wird, damit es ein gehöriges Gewicht haben und so tieff als zur Seegelung nöthig, gehen kann, wozu gemeiniglich Steine und Sand gebrauchet wird.

(80) *ibid. art.* 12. (81) *ibid. art.* 14. (82) *ibid. art.* 15. (83) *ibid. art.* 16. (84) *ibid. art.* 13. (85) *ibid. art.* 17. (86) *ibid. art.* 18. (87) *ibid. art.* 19. (88) *ibid. art.* 20.

Abwesenheit visitiret und auf seine Gefahr aus dem Pack-Hause gesetzet werden sollen. (89)

§. 14. Wenn ein Schiffer seine Rückreise antreten und einige Güther wieder mit zurück nehmen will, muß derselbe solche vorher richtig consigniren und vor der Besuchung auf ein Blanquet verzeichnen lassen, damit durch sein Versehen nichts verschwiegen werde, wiedrigenfalls solches confisciret wird. (90) Ubrigens aber muß derselbe vor Erhaltung der Päße die Rechnnng anfertigen und selbe bezahlen, welche er in Pillau bey der Licent-Cammer zu produciren und daselbst seine fernere Expedition zur Abreise zu gewarten hat: (91) Wenn aber der Schiffer zu seiner Ausladung einige Bordinge nach Pillau nöthig hat, muß derselbe sich zeitig desfalls im hiesigen Licent melden und die Anweisung gemäß dem Bordings-Reglement erwarten. (92)

Was er wegen der Abreise in acht zu nehmen.

Tit. V.

Vom Amt und Recht des Schifs-Volckes.

§. 1.

Zu dem Schiffs-Volck gehören, wie oben bereits angeführet worden, der Steuer-Mann, Zimmermann, der Koch, der Hoch-Bootsmann, die Matrosen und die Schiffs-Jungens, (93) welche insgesamt vom Schiffer zu der bevorstehenden Reise gemiethet, und zum Vortheil der Rehder bedungen werden müssen, da denn dergleichen Contract schrifftlich aufgerichtet, von dem Volck unterschrieben und demselben auf Verlangen extradiret wird: wenn aber desfals nichts eigentliches behandelt, sondern es auf die Gewohnheit und Billigkeit ausgesetzet worden, wird die Miethe nach Proportion desjenigen, so der Schiffer von dem Rehder bekommt, reguliret, dergestalt, daß dem Steuer- und Zimmermann jedem zwey Drittheile, dem Koch und Hoch-Bootsmann jedem die Helffte, jedem Matrosen ein Drittheil und einem Schifs-Jungen ein Sechstheil von des Schiffers Heuer gereichet werden muß. (94) So wie nun aber vor geschlossener Miethe kein Schiff-

Von Annehmung und Lohn des Schifs-Volcks.

(89) *ibid. art.* 21. (90) *ibid. art.* 21. (91) *ibid. art.* 24. (92) *ibid. art.* 23.

(93) Diese Leute insgesammt werden in dem Hanseatischen See-Recht Schiffs-Kinder genandt.

(94) Wenn also der Schiffer 30 Rthlr. bekommt, so muß der Steuer- und

Volck bey 6 Reichs-Thaler Strafe aufs Schiff genommen werden muß, also ist auch der Schiffer nicht gehalten, etwas auf die Miethe voraus zu bezahlen, dafern ihm nicht dafür zureichende Sicherheit gegeben wird. (95)

Von den Schifs-Leuten, die sich bey zweyen vermiethen oder mit der Miethe entlauffen.

§. 2. Derjenige von dem Schiffs-Volck, welcher sich schon vorhero bey einem Schiffer vermiethet, und nachhero bey einem andern nochmahlen Dienste annimmt, muß nicht allein zur Straffe die halbe Miethe an die See-Armen abgeben, sondern auch zu dem, der ihn zuerst gedungen, in Dienste treten; (96) dafern hingegen ein Schiffsmann mit der empfangenen Miethe entläufft oder sich verbirget, wird derselbe wie ein anderer Dieb bestraffet und nicht allein in Erstattung der Miethe condemniret, sondern auch nach vorkommenden Umständen mit der Karre bey Wasser und Brod gezüchtiget. (97)

Wie das Schiffs-Volck zu lohnen, wenn der Schiffer in einen andern Hafen gehet, oder befrieret?

§. 3. Wenn auch ein Schiffer in einen nähern Hafen, als wohin das Schiffs-Volck bedungen, um daselbst zu laden oder zu lossen einläufft, muß derselbe ihnen dennoch die verglichene volle Miethe bezahlen; wann er aber an einen weitentlegenern Ort als mit dem Schiffs-Volck behandelt worden, einläufft, muß er demselben das Lohn der Billigkeit nach verbessern; (98) hingegen ist er nicht schuldig, wenn ein Schiff bey einfallendem Frost die Winterlage halten muß, dem Volck ein mehreres als die bedungene Miethe und gewöhnliche Verpflegung zu reichen, es wäre denn, daß er zum Vortheil der Rehder, ob er gleich vor dem Winter wegkommen können, liegen bliebe, da er denn auf dem bestimmten Loß-Platz die Miethe billigmäßig erhöhen muß; wenn er aber bey der Winter-Lage jemand von dem Schifs-Volck abdancket, muß er demselben die gantze Miethe bezahlen und ihn wiederum frey nach dem Retour-Platz schaffen. (99)

Was es bekomme, wenn das Schiff einen Noth-Hafen suchen muß, oder vom Feinde genommen wird?

§. 4. Im Fall der Schiffer ohne Noth in einen andern Hafen läufft, davon bey der Miethe des Schiffs-Volcks nicht gedacht worden, und nachhero seine Reise an den bestimmten Ort weiter fortsetzet, ist derselbe schuldig dem Schiffs-Volck, wenn dasselbe insonderheit einige Waaren alda laden oder loßen müssen, eine billigmäßige Erhöhung der Miethe zu

Zimmermann jeder 20, der Koch und Hochbooths-Mann jeder 15. ein Matrose 10. und ein Jung 5 Rthlr. haben. Pr. See-Recht *cap. 4. art. 1.*

(95) *ibid. art. 2. & 3.* (96) *ibid. art. 4.* (97) *ibid. art. 5.* (98) *ibid. art. 6.* entweder wie sie sich vereinigen können, oder wie durch Richterliche Erkändtniß gefunden wird. (99) *ibid. art. 7.*

zu reichen; (100) Dafern aber ein anderweitiger Hafen aus Noth gesuchet, die eingeladene Waare daselbst gelosset und das Schiff repariret, auch die Waare wieder eingeladen werden muß, kan das Schiffs-Volck keine Erhöhung der Miethe desfalls prætendiren, es wäre denn daß der Schiffer aus der Haverey desfals etwas genösse, da er sodenn auch dem Schiffs-Volck eine billigmäßige Vergeltung zuzuwenden verbunden ist; (1) wenn hingegen ein Schiff von Feinden auf der See genommen wird, kan das Schiffs-Volck keine Miethe fordern: dafern es aber rancioniret oder sonsten in Freyheit gesetzet wird, muß die gantze Miethe demselben bezahlet werden. (2)

Wenn das Schiff umkomt oder der Schiffer stirbet &c.

§. 5. Da auch ein Schiff auf der See bleibet und verlohren gehet, doch aber soviel von der Geräthschafft geborgen wird, als die Miethe beträget, muß der Schiffer dem Volck die gantze Miethe vor die Reise bezahlen; und wenn die Reise nur auf Monathen bedungen ist, über die verfallene Miethe einen gantzen Monath entrichten; (3) wenn aber ein Schiffer in wehrender Reise verstirbet, oder abgesetzet und ein anderer an dessen Stelle angenommen wird, muß das Volck nach wie vor in seinem Contract bleiben; und wenn ein Schiff verkauffet und ein neuer Schiffer gesetzet wird, der die Reise verendern und das Volck nicht behalten will, ist dasselbe sodenn frey; der abgehende Schiffer aber ist schuldig, selbigem eine Retour-Reise zu verschaffen, oder die gantze Miethe zu bezahlen und es frey nach dem bedungenen Hafen zu befördern. (4) Dafern hingegen die Reise durch Schuld der Rehder, Befrachter oder des Schiffers rückgängig wird, ist ein Unterscheid zu machen, ob solches vor Abgang des Schiffes oder auf der Reise geschiehet; im ersten Fall muß der Schiffer dem Volck die halbe, im letztern aber die gantze Miethe bezahlen, und das Volck nach dem destinirten Retour-Platz frey zurück schaffen. (5)

Was das Volck fordern könne, wenn das Schiff wegen Krieg &c. nicht in See gehen kan, oder auf der Reise bleiben muß?

§. 6. Im Fall aber der Schiffer entweder durch die Obrigkeit oder wegen Krieg und See-Räuber gezwungen wird die Reise einzustellen, und in dem Hafen, wo er das Schiff gemiethet hat, zu bleiben, darff er demselben über das empfangene nichts bezahlen; wenn aber das Volck noch nichts bekommen, muß dasselbe einen billigen Lohn haben; dafern aber auf der Reise dergleichen Zufall sich ereugnet, muß die Miethe nach Proportion eingerichtet, oder wenn dieselbe Monathsweise bedungen, das volle

(100) *ibid. art. 8.* (1) *ibid. art. 9.* (2) *ibid. art. 10.* (3) *ibid. art. 11.* (4) *ibid. art. 12.* (5) *ibid. art. 13.*

volle Monaths-Geld bezahlet werden, es wäre denn daß der Schiffer das Volck biß zu Befreyung des Schiffes behalten wollte, da er ihm alsdenn nebst der Kost das halbe Monaths-Geld oder sonsten, wenn die gantze Reise bedungen, eine billigmäßige Verbesserung der Miethe zu reichen verbunden ist; (6) Uebrigens aber, wenn gleich die Miethe nur Monathsweise bedungen, kan der Schiffer dennoch nicht ehe als biß die gantze Reise geendet ist, das Volck der Dienste erlassen. (7)

Wenn der Schiffer vor der Zeit das Volck abdancken könne?

§. 7. Kein Schiffer ist befugt, das Schiffs-Volck auf der Reise ohne gnugsame Ursach abzudancken, oder er muß demselben den gantzen Lohn vor die bedungene Reise entrichten, und im Fall die Miethe Monathsweise bedungen, solche vor vier Monathe nebst denen Unkosten vor die Rückreise bezahlen; es wäre denn, daß die Abdanckung noch in dem Hafen, wo das Volck gemiethet worden, geschiehet; da sodenn der Schiffer nur den halben Lohn oder das doppelte Monath-Geld, und zwar fals die Abdanckung nicht etwa zum Nutzen der Rehder geschiehet, von dem seinigen zu bezahlen schuldig ist; (8) doch stehet dem Schiffer die Beurlaubung seiner Leute frey, wenn einer oder der andere von denselben zum Dienst untüchtig befunden wird, oder aber mit einer ansteckenden oder venerischen Kranckheit behafftet ist, da alsdenn demselben nur so viel, als er an Lohn würcklich verdienet, gegeben werden darff. (9)

Das Volck kan vor geendigter Fahrt nicht aus dem Dienste gehen.

§. 8. Hingegen ist das Schiffs-Volck auch schuldig, die Miethe treulich auszuhalten, und ohne rechtmäßige Ursachen nicht aus dem Dienste zu gehen, wiedrigenfalls derjenige, der seine Miethe bricht, durch rechtliche Zwangs-Mittel seine Zeit auszudienen kan angehalten, auch mit willkührlicher Straffe vor die See-Armen beleget werden; wenn aber der Schiffer den ausgetretenen nicht wieder annehmen will, muß dieser nicht allein den empfangenen Lohn zurück geben, sondern auch eben so viel Straffe dem Licent-Amt erlegen, oder in Ermangelung des Geldes mit der Karre oder anderer Leibes-Straffe beleget werden. (10) Sonsten aber ist der Schiffer nicht schuldig, die rückständige Miethe denen Schifs-Leuten ehe als biß nach vollendeter Reise und verrichteter Loßung zu bezahlen; hingegen wenn der Schiffer mit dem Loßen säumig ist, muß derselbe

(6) *ibid. art. 14.* (7) *ibid. art. 15.* Das Volck hingegen kan auch nicht eher als nach vollbrachter Reise seinen Abscheid nehmen. (8) *ibid. art. 18.* (9) *ibid. art. 16. & 17.* (10) *ibib. art. 19.*

selbe jedwedem von denen Schiffs-Leuten vor jeden Tag ein Sechstheil vom Thaler Liege-Geld entrichten. (11)

§. 9. Die Schuldigkeit der Schiffleute sowohl insgemein als auch fürnehmlich vor, auf und nach der Reise bestehet hauptsächlich darinnen daß Sie 1) dem Schiffer in allen gewöhnlichen Schiffsgeschäfften Gehorsam leisten, (12) 2) nirgends als im Schiffe herbergen, (13) 3) ohne Erlaubniß des Schiffers weder bey Tage noch bey Nacht aus dem Schiffe wegbleiben, (14) 4) von dem segelfertigen Schiffe durchaus nicht weggehen, (15) 5) die Wache auf dem Schiffe treu und fleißig abwarten, wobey derjenige, der einen auf der Wache schlaffend findet, und solches nicht anmeldet, in gleiche Straffe verfället, (16) 6) das Both ohne Erlaubniß des Schiffers nicht vom Schiffe führen, (17) 7) niemand seine Frau ohne Vorwissen des Schiffers Nacht über im Schiffe behalte, diese auch aus dem Schiffe nichts wegtrage; (18) 8) alles Spielens um Geld im Schiffe sich enthalten, (19) 9) im Laden und Loßen alle Behutsamkeit gebrauchen und auf das Tackel-Werck und Geräthschafft gutte Acht geben. (20) *Von den Pflichten der Schiffleute.*

§. 10. Ferner sind die Schiffleute 10) schuldig, die ins Schiff gebrachte Waaren und Güther gehörig zu legen und zu stauen, (21) hingegen 11) kein Guth ohne Vorwissen des Schiffers ins Schiff zu bringen oder ausfolgen zu lassen, (22) 12) alle Gewaltthätigkeit, Meuterey und Aufstand sowohl wieder den Schiffer als gegen einander zu unterlassen und zu verhüten, (23) 13) bey Verunglückung des Schiffs sowohl das Schiff selbst als die Geräthschafft nebst denen Waaren und Güthern nach Vermögen zu bergen und in Sicherheit zu bringen, doch daß ihnen auch von denen Eigenthümern der Güther ein billiges Berge-Geld entrichtet werde; (24) 14) vor geschehener Loßung nicht vom Schiff abzugehen, und endlich (25) 15) die eingeschiffte Waaren und Güther biß zur Lieferung wohl in acht zu nehmen, wovor insonderheit der Steuermann und Hoch-Bootsmann zu sorgen verbunden ist, alles bey Geld- und nach Beschaffenheit der Umstände anderweitiger willkührlicher Straffe. (26) *Continuation des vorigten.*

(11) *ibid. art.* 20. (12) *ibid. art.* 21. (13) *ibid. art.* 22. (14) *ibid. art.* 23. (15) *ibid. art.* 24. (16) *ibid. art.* 25. (17) *ibid. art.* 26. (18) *ibid. art.* 27. (19) *ibid. art.* 28. (20) *ibid. art.* 29. (21) *ibid. art.* 30. (22) *ibid. art.* 31. (23) *ibid. art.* 32. (24) *ibid. art.* 33. (25) *ibid. art.* 34. (26) *ibid. art.* 35.

Vom Steuermann, und wenn derselbe vor geendigter Reise abgehen kan?

§. 11. Weil in Abwesenheit des Schiffers der Steuermann auf das Schiff und Volck gute Aufsicht zu haben, auch bey 5. Rthlr. Straffe nicht vom Schiffe wegzugehen schuldig ist, so ist das Schiffs-Volck hingegen verpflichtet, demselben in allem wie dem Schiffer selbst schuldigen Gehorsam zu leisten; (27) wenn aber der Steuermann oder auch ein anderer Schiffmann Gelegenheit findet, ein ander Schiff als Schiffer selbst zu führen, muß der Schiffer denselben auch ausser der Zeit loßlassen, dafern es nur an einem Ort ist, wo der Schiffer einen andern tüchtigen Mann an seine Stelle bekommen kan; denn wenn solches nicht zu erhalten, muß der Steuermann die angenommene Reise vollführen; im vorigten Fall aber seinen noch nicht verdienten Lohn zurück geben. (28)

Was das Schiffvolck vor Waaren mitführen könne, und von ihren Schulden.

§. 12. Obgleich den Schiffleuten zu heyrathen freystehet, so ist doch in denen Königlichen Preußischen See-Hafens kein Schiffer verbunden, desfalls einen Schifmann vor Endigung der bedungenen Zeit seines Dienstes zu erlassen oder ihm den Abschied zu geben. (29) Im übrigen kan ein Schiffmann so viel Waaren und Guth, als er in seinen Küsten und Schlaf-Coye lassen kan, frey und ohne Bezahlung einiger Fracht ins Schiff bringen und mit sich führen, doch daß keine contrebande Waaren (30) darunter seyn, ein mehreres aber muß er ohne Bewilligung des Schiffers weder unter dem Nahmen der Führung noch sonsten Frachtfrey einschiffen; (31) wie denn auch kein Schiffmann, wenn das Schiff beladen und Segelfertig ist, wegen Schulden oder anderer bürgerlichen Ansprüche mit persönlichem Arrest kan beleget oder aus dem Schiff genommen werden; dahero sich ein jeder vorzusehen hat, daß er einem Schiffmann ohne Consens des Schiffers etwas borge, weil der Schiffer vor einen solchen Schiffmann ein mehreres zu bezahlen nicht angehalten werden kan, als dessen bey ihm stehendes Lohn und Guth etwa importiret. (32)

Von den Beschädigungen und Kranckheiten des Schiffs-Volcks.

§. 13. Wenn jemand von denen Schiffsleuten in solchen Geschäfften, welche die Schiff- und See-Fahrt angehen, verwundet oder beschädiget wird, muß der Schiffer denselben auf des Schiffes-Unkosten heilen und verpflegen lassen; wenn aber derselbe durch seine Schuld sich sol-

(27) *ibid. art. 36.* (28) *ibid. art. 37.* (29) *ibid. art. 38.*

(30) contrebande Waaren werden alle diejenige Waaren genennet, welche wider den Verbot der Landes-Herrschaft eingeführet oder ausgeschiffet werden: conf. JOH. NICOL. LIPPOLD *Dis. de mercibus illicitis Contrabando. Basil.* 1691.

(31) Pr. See-Recht *ibid. art. 39.* (32) *ibid. art. 43.*

solchen Schaden zugezogen, und zur Arbeit untüchtig worden, kan der Schiffer dazu nicht angehalten werden, sondern ist befugt, den noch nicht verdienten Lohn von ihm zurück zu fordern und einen andern an seine Stelle zu miethen; (33) Dafern aber ein Schiffmann sonsten mit Kranckheit befallen wird, muß der Schiffer, wenn er ihn in Diensten behalten will, so lange frey pflegen und versorgen, biß er gesund worden; will der Schiffer aber den krancken Schiffmann nicht länger in Diensten behalten, muß er ihm, wenn das Schiff noch im Hafen lieget, wo er gemiethet ist, den vierten Theil der Miethe oder einen halben Monath bezahlen; auf der Reise aber, so weit sich sein Lohn erstrecket, best möglichst vor ihn sorgen. (34)

Tit. VI.

Von den Schiffen und deren dinglichen Recht.

§. 1.

Schiffe zu bauen stehet einem jeden in denen Königlichen Preußischen Landen frey, er sey ein Bürger oder ein Fremder, und werden auch die dazu erforderte Materialien an Holtz, Eisen, Thau-Werck und dergleichen, wenn sie auch nur zur Reparation eines Schiffes gebrauchet werden, frey von Accise, Zoll und Licent passiret; (35) wenn aber mehr als ein Rehder dabey interessiret ist, muß mit dem Bau nicht ehe angefangen werden, biß die gantze Rehderey beysammen ist, (36) wobey derjenige, der den Schiffs-Bau über sich nimmt, von dem anzubauenden Gefäße einen Abriß oder Charter denen sämmtlichen interessirenden Rehdern vorlegen, und sich im Bau eigentlich darnach richten muß, damit das Schiff weder grösser noch kleiner gebauet werde. (37) Wer Schiffe bauen könne?

§. 2. Das Eigenthum eines Schiffes kan jemand erlangen, wenn er das Schiff entweder aus dem Grunde erbauen lassen, oder wenn er dasselbe ererbet, geschenckt bekommen, ertauschet oder auch an sich gekauffet hat, in welchem letztern Fall aber nöthig ist, daß ein ordentliches Inventarium aller darauf verhandenen Geräthschafft aufgerichtet und von beyderseits Contrahenten unterschrieben werde, wiedrigenfalls, wenn solches unterlassen worden, und nachgehends ein Streit oder Gerichtliche Wie das Eigenthum eines Schiffes erlanget werde?

(33) *ibid. art. 40.* (34) *ibid. art. 41.* (35) Pr. See-Recht *Cap. 1. art. 1.* (36) *ibid. art. 2.* (37) *ibid. art. 3.*

Klage darüber entstehet, beyde der Käuffer sowohl, als der Verkäuffer in ein halb pro Cent von jedem hundert des Kauf-Pretii zur Straffe condemniret werden; (38) es ist auch niemand befugt, einiges Schiffs-Geräthe an Thau-Werck und dergleichen von denen Schiffs-Leuten ohne Consens des Schiffers zu kauffen oder sonst an sich zu bringen bey willkührlicher Straffe, wobey sodann der Käuffer überdem schuldig ist, solches ohne Entgeld wieder zurück zu geben. (39)

Was bey Kauffung eines Schiffes besonders zu mercken?

§. 3. Es ist aber hiebey besonders zu mercken, daß sobald die Contrahenten wegen des behandelten Schiffes und des Kauf-Geldes sich geeiniget, und das Kauf-Geld bezahlet oder anderweitige Vergnügung geschehen, das Eigenthum des Schiffes alsofort auf den Käuffer komt, wenn gleich keine Tradition geschehen; daher auch sogleich aller Gewinn und Verlust über ihn ergehet, dafern nicht etwa der Verkäuffer an dem Schaden vor der Tradition selbst Schuld träget: (40) Die schrifftliche Contracte aber, so wegen eines erkaufften, ertauschten oder verpfändeten Schiffes aufgerichtet werden, müssen nirgends anders als bey der Königlichen Admiralitæts- oder Licent-Cammer, oder wohin sonsten die See-Sachen an dem Ort gehören, confirmiret und ingrossiret werden. (41)

Was bey der Verpfändung der Schiffe in acht zu nehmen?

§. 4. Es kan auch ein Schiff jemanden zur Hypothec und Unterpfande eingesetzet und Geld darauf genommen werden, wobey folgendes in acht zu nehmen: 1) wenn jemand zu Erbauung, Erhaltung oder Reparation eines Schiffes oder Fahrzeuges entweder baares Geld gelehnet, oder Bau-Materialien dazu gegeben, so hat derselbe das Vorrecht vor allen andern Creditoren, wenn sie gleich vorhero ingrossiret worden; Dergleichen Recht auch die Zimmerleute und andere Arbeiter, die bey dem Bau oder Salvirung des Schiffes gebrauchet worden, zu geniessen haben; doch dauret dergleichen Vorrecht nicht länger, als das Schiff in demselben Hafen, wo die Schuld gemacht ist, liegen bleibet; wenn es aber über Jahr und Tag liegen geblieben, wird es nachhero damit, wie mit andern gemeinen Schulden gehalten. (42)

Verfolg des vorigten.

§. 5. Wenn hingegen jemand 2) zu Erkaufung eines Schiffes dem Käufer Geld vorgestrecket, kan er an dem erkaufften Schiff kein Pfand-Recht genießen, dafern solches nicht ausdrücklich abgeredet und Gericht-

(38) *ibid. art. 10.* (39) *ibid. art. 16.* (40) *ibid. art. 9.* (41) *ibid. art. 11.* (42) *ibid. art. 4.*

Gerichtlich verschrieben worden, wie denn auch der Verkäuffer selbst, wenn er dem Käufer das Kauf-Geld borget, kein ander Recht geniessen kan; (43) und wenn 3) verschiedene Creditores zu unterschiedlichen Reparationen eines Schiffes Geld oder Bau-Materialien vorgeschossen, und nachhero ein Concurs entstehet, wird derjenige, so zu der letzten Reparation und Ausbesserung des Schiffes den Vorschuß gethan, denen übrigen Creditoribus in der Zahlung vorgesetzet, wenn selbige gleich ein älteres Pfands-Recht haben; (44) 4) hafften zwar die ingrossirte Hypothequen auch auf denen veräusserten und verkaufften Schiffen, jedoch nicht länger als ein Jahr und Tag von der Zeit an, da der Creditor die Veräusserung erfahren hat: dafern aber der Kauf Gerichtlich geschehen, und das Schiff dem Käuffer zugeschlagen worden, erlanget derselbe, sobald er das Geld nur deponiret, das völlige Eigenthum und ist von allen fernern Ansprüchen befreyet. (45)

§. 6. Durch einen Arrest oder gerichtliche Arrestirung eines Schiffes wird auch zwar eine dingliche Gerechtigkeit erlanget; wenn aber das Schiff schon im Laden begriffen oder gar geladen und zum Auslauffen Segelfertig, ist niemand befugt, solches mit Arrest zu belegen, es wäre denn, daß er nicht allein den Grund seines Anspruchs klärlich alsofort erweisen und desfalls gebührende Caution bestellen, sondern auch zulänglich darthun, oder auch allenfalls auf Erfordern eydlich behaupten kan, daß er den Arrest aus trifftigen und erheblichen Ursachen nicht ehe suchen und anlegen können; wobey sonsten alles dasjenige, was wegen der Arresten in den gemeinen Rechten verordnet worden, observiret werden muß. (46) **Was wegen Verarrestirung der Schiffe zu beobachten?**

§. 7. Wenn ein befrachtetes Schiff in die See gehet, ist der Rehder schuldig, solches zu versorgen 1) mit tichtigen Byll- oder See- und Kauff-Briefen; dergleichen Byll-Brief (47) aber ist nichts anders als ein gewisses Instrument oder schrifftlicher Beweiß von einem solchen Anlehn, so zu Erbauung, Ausrüstung oder auch Reparirung eines Schiffes, imgleichen zum Unterhalt der Schiffleute aufgenommen worden; (48) welches **Von Byll-Briefen und Schiff-Päßen.**

(43) *ibid. art. 5.* (44) *ibid. art. 6.* (45) *ibid. art. 12.* (46) *ibid art. 14.*

(47) In unserm See-Recht wird er Beyl-Brieff genandt, *ibid. art. 7.* es ist aber das Holländische Wort Byl-Brieff unter den Schiffern und Kauffleuten gebräuchlicher.

(48) Der Autor des realen Staats-Lexici meinet der Byll-Brieff sey bey denen Schiffleuten eine Arth von Wechsel-Brieffen und Contracten, so fürnemlich

welches Anlehn allen übrigen Creditoribus auch sogar der Bodmerey vorgehet; (49) 2.) Muß das Schiff einen Schiff-Paß oder Geleits-Brief haben, welches ein offenes Schreiben ist an alle Civil- und Militair-Obrigkeit, vermöge dessen dem Schiffer sowohl vor seine Person und Leute, als auch vor das Schiff und Waaren Freyheit und Sicherheit gegeben, die auswärtige Obrigkeit aber ersuchet wird, das Schiff nebst den Schiffleuten frey und ungehindert passiren und reisen zu lassen; Dafern auch etwa eine Contagion grassiret, muß das Schiff und der Schiffer nebst seinen Leuten mit Gesundheits-Pässen versehen seyn, daß sie aus einem gesunden Ort kommen, dergleichen Päße alhier von der Regierung oder in Pillau und Memel von dem Gouvernement ertheilet werden: die Byll-Briefe aber müssen wie alle andere Instrumenta, die in See-Sachen vorkommen, bey der Königlichen Admiralitæts- oder Licent-Cammer, oder wohin sonsten die Schiffs- und See-Sachen gehören, gesuchet und in glaubwürdiger Form ausgefertiget werden. (50)

Tit. VII.

Von Befrachtung der Schiffe. (51)

§. 1.

Was die Befrachtung sey?

Die Befrachtung der Schiffe bestehet in der Einladung der Waaren, welche das Schiff mitnehmen und an einen andern Ort bringen soll, wovor der Schiffer zwar zu sorgen schuldig ist, doch kan er die Fracht nicht anders als mit Vorwissen und Guttfinden seiner Rehder oder ihres Correspondenten, an den er von ihnen addressiret ist, schliessen, wobey er seiner Rehder Nutzen fürnemlich zu befordern und keine gute Fracht wegen seines eigenen Vortheils auszuschlagen hat, wiedrigen-

bey der Bodmerey gebrauchet werden, so aber unrichtig ist. conf. MARQUARD. *de jure Mercator. Lib. 2. cap. 5. num. 21. 22.*

(49) Dahero das Sprichwort entstanden: Byll-Brieff gehet vor den Bodmerey-Brieff vid. HERT. *in Epidxide Parvemiarum Jur. Germ. Parvem. 22.* und notiret VINNIUS *in notis* ad PECKII *comment. de exercit. act. pag. 95.* daß die Creditores, so ihr Geld auf Bodmerey geben, öffters Schaden leiden, weil sie nicht gewust, daß andere bereits zu Erbauung und Verbesserung des Schiffes Geld gelehnet. (50) Pr. See-Recht. *cap. 1. art. 8.*

(51) Nach dem Frantzösischen See-Recht *Livr. 3. Tit. 3.* heisset die Befrachtung *Fret* oder *Nolis*, und ein Schiff befrachten *affreter un vaisseau*.

drigenfalls er denen Rehdern wegen aller Schaden und Nachtheils zur Verantwortung gehalten ist. (52)

§. 2. Wenn ein gantzes Schiff von jemanden überhaupt befrachtet wird, muß ein schrifftlicher Contract darüber verfertiget werden, welcher eine *charte partie* genennet wird, und nichts anders ist als eine Convention oder Contract zwischen dem Befrachter und Schiffer, wegen der eingeladenen Waaren und Güther. (53) Es muß aber in einer solchen charte partie enthalten seyn 1.) der Nahme des Schiffers und des Befrachters, 2.) wie das Schiff heisse, 3.) wie groß es von Lasten sey, 4) in welcher Zeit und an welchem Ort die Ladung und Lossung geschehen soll, 5) was für Gutt zu laden, 6) was für Fracht- Liege- und Ungelder dargegen zu bezahlen verdungen worden; wobey annoch die übrige Conditiones nach der Contrahenten Guttfinden beygefüget werden können, und muß übrigens dergleichen charte partie nicht allein von dem Befrachter und Schiffer unterschrieben, sondern auch allemahl bey 10. Rthlr. Straffe auf der Reise im Schiffe verhanden seyn. (54)

Was in der charte partie enthalten seyn müsse?

§. 3. Wenn hingegen ein Schiff von unterschiedenen mit allerhand Waaren nach Lasten, Gewicht oder sonsten befrachtet wird, so ist zwar keine charte partie nöthig, doch ist der Schiffer sodann schuldig bey obiger Straffe durch einen geschworenen Mäckler, der die Fracht geschlossen, eine glaubhaffte Verzeugniß über alles, was er geladen, sich geben zu lassen, und bey sich zu behalten, der Mäckler aber ist verbunden, alle abgeredete Conditiones in sein Buch zu schreiben, und solches, so offt es nöthig, zu produciren, auch die Richtigkeit desselben auf seinen Mäckler Eyd anzuzeigen. (55)

Ob eine charte partie nöthig, wenn ein Schiff von unterschiedenen befrachtet wird?

§. 4. Sobald die Fracht geschlossen, ist der Befrachter schuldig, die bestimmte Waaren und Güther binnen der in der charte partie gesetzten Zeit ins Schiff zu liefern; Wenn aber keine charte partie aufgerichtet worden, muß ein jeder Befrachter seine abzusendende Waaren auf des Schiffers Verlangen in zwey bis drey Tagen ans Schiff liefern, und dem Befrachter dabey anzeigen, wie weit es mit der Befrachtung gekommen; Wenn nun also ein Anfang damit gemacht worden, muß ein Schiff von 50. Last binnen 8. Tagen, von 50. biß 100. Last binnen 14. Tagen

Wenn die Waaren ins Schiff zu liefern?

(52) Pr. See-Recht *cap. 5. art. 1.* (53) Nach dem Hansee-Recht *Tit. 5. art. 5.* wird es eine Rulle genandt; insgemein aber wird es nur *Certe partie* ausgesprochen.

(54) *ibid. art. 4. & 3.* (55) *ibid. art. 3. & 5.*

Tagen, und ein Schiff über 100. Last binnen 3. Wochen mit der Ladung fertig seyn. (56)

Was ein Connoissement sey?

§. 5. Wenn nun das Schiff geladen, muß der Schiffer die Connoissemente, welche ihm binnen 24. Stunden nach der Einschiffung præsentiret werden müssen, längstens binnen 12. Stunden nach der Præsentation zeichnen; Es ist aber ein Connoissement (57) ein Bekäntniß oder Recepisse des Schiffers, worinnen er bekennet, das specificirte Guth von diesem oder jenem Kaufmann ins Schiff empfangen zu haben, und solches an den darinnen benanten Kaufmann oder Freund, wohin er seine Reise anzustellen Vorhabens ist, abzuliefern sich verbindlich machet. Von dergleichen Connoissementen werden vom Schiffer gemeiniglich drey ausgefertiget, und wenn sie gedruckt sind, mit eigener Hand gefüllet und unterschrieben, die doch alle drey eines Inhalts und nur vor eines gültig sind: wovon das eine der Einlader des Guths behält, von dem anderen aber zwey, in zweyen nach einander folgenden Posten an denjenigen Kaufmann gesandt werden, an welchen der Schiffer das Guth zu liefern hat; und zwar werden deswegen zwey gesandt, damit wenn das eine nicht zurecht komme, das andere dennoch anlangen möge, und der Kaufmann bey Ankunft des Schiffes die Waaren zu empfangen Anstalt machen könne, das dritte hingegen behält der Schiffer zu seiner Nachricht bey sich; wobey zugleich in dem Connoissement die Fracht über jede Sorte des Guthes, so mit dem Schiffer bedungen worden, specificiret wird. (58)

Wie es zu halten, wenn der Befrachter die Ladung nicht bewerckstelliget?

§. 6. Wenn jemand ein gantzes Schiff befrachtet, demselben aber in der gesetzten Zeit keine Ladung eingiebet, mag der Schiffer desfalls wider den Befrachter protestiren, und wenn ihm dieser nach der insinuirten Protestation binnen 24. Stunden keine andere Ladung nach dem abgeredeten Platz anweiset, muß er dem Schiffer allen Verlust wegen der mindern Fracht, Aufhaltung und Unkosten erstatten, oder wenn keine andere Ladung zu erhalten, die Helffte der bedungenen Fracht bezahlen; dafern er aber dem Schiffer auf sein Anhalten nicht die völlige Fracht giebet, muß er ihm die gantze Fracht bezahlen, der Schiffer aber sodenn ohne den Willen des

(56) *ibid. art. 6.* (57) Connoissement ist eigentlich ein Frantzösisches Wort, und kommet her von *connoitre*, welches so viel heisset, als erkennen, dahero es auch im Frantzösischen See-Recht dergestalt erklähret wird: *Connoissement est la reconnoissance, qu'un Maitre donne à un Marchand de la quantité & qualité des marchandises chargées dans son Vaisseau, avec soumission de les porter au lieu destiné.* (58) Pr. See-Recht *ibid. art. 7.*

des Befrachters kein Guth von jemanden mehr einnehmen, und wenn der Befrachter das eingeladene Guth in demselben Hafen wieder heraus nehmen will, stehet ihm solches zwar auf seine Unkosten frey, er muß aber sodenn dem Schiffer die halbe Fracht erlegen. (59)

Continuation des vorigten.

§. 7. Eine gleiche Bewandniß hat es auch, wenn ein Schiff von ihrer vielen befrachtet und nicht beladen wird, oder die Güther von denenselben oder nur von einem und dem andern wieder herausgenommen werden, oder auch wenn die Retour-Ladung dem Schiffer nicht zu rechter Zeit eingegeben wird; denn in solchen Fällen ist der Schiffer befugt, entweder ander Guth in die Stelle zu nehmen, oder mit dem ledigen Raum wegzusegeln, und die volle Fracht nebst Erstattung aller Schäden und Unkosten zu fordern; (60) derjenige Befrachter hingegen, der seine Waaren wieder herausgenommen, muß sodenn denen Mit-Befrachtern vor allen Schaden stehen; doch ist der Schiffer schuldig, die bedungene Liege-Tage gegen Erlegung eines gewissen Wart- oder Liege-Geldes abzuwarten und nicht ehe wegzusegeln. (61)

Was sonsten noch bey der Befrachtung zu mercken?

§. 8. Noch ist bey der Befrachtung zu notiren 1) daß ohne des Schiffers Vorwissen kein Guth kan eingeleget werden, wiedrigenfals der Schiffer befugt ist, entweder dasselbe auf des Einladers Gefahr wieder ans Land zu setzen oder auf dem Loß-Platz die höchste Fracht davon zu fordern; (62) 2) daß wenn das Schiff oder Guth vor der Ladung verlohren gehet, die Befrachtung aufhöret, und keiner an den andern einige Ansprüche machen kan; es wäre denn, daß, wenn das Guth verlohren gegangen, der Befrachter anderes Guth an die Stelle geben wollte; (63) 3) daß wenn der Schiffer das Schiff grösser angiebet, als es in der That ist, und er also die bestimmte Ladung nicht völlig einnehmen kan, derselbe vor allen erweislichen Schaden zu hafften verbunden ist. (64)

Was bey der Loßung der Waaren in acht zu nehmen?

§. 9. Wenn das Schiff an Stelle und Ort glücklich angekommen, müssen die Waaren und Güther gelosset und geliefert werden; Lossen bedeutet nichts anders als die Waaren ausladen; es muß aber die Lossung gemäß der charte partie oder Connoissement in der darinnen festgesetzten Zeit, oder wenn keine Zeit benennet, in einer solchen Frist, wie oben bey der Einladung gemeldet worden, geschehen; (65) dafern aber derjenige, an welchen das Guth laut der charte partie oder Connoissement

E

(59) *ibid. art. 8. & 9.* (60) *ibid. art. 11.* (61) *ibid. art. 14.* (62) *ibid. art. 17.* (63) *ibid. art. 16.* (64) *ibid. art. 15.* (65) *ibid. art. 18.*

ment addressiret ist, nicht annehmen will, ist der Schiffer befugt, davon soviel als die Fracht, Zoll und andere Unkosten betragen, gerichtlich zu verkauffen, das übrige aber unter gehöriger Protestation auf der Befrachter Gefahr und Rechnung niederzulegen, auch wenn er aus dem erkaufften Guthe nicht völlig befriediget werden könte, seinen Regreſs an die Befrachter zu nehmen. (66)

Von Bezahlung der Fracht.

§. 10. Bey Lieferung der Waaren ist der Empfänger schuldig die bedungene Fracht dem Schiffer sogleich zu bezahlen; und kan zwar derselbe die Lieferung deswegen, daß die Fracht noch nicht entrichtet, nicht aufhalten, doch wo er gegründeten Argwohn wegen der Zahlung hat, stehet ihm frey zureichende Caution desfals zu fordern, auch biß solche gestellet, so viel Guth als die Fracht sich beläufft, so lange im Schiff zu behalten. (67) Es kan auch kein Schiffer angehalten werden, für die Fracht einige Güther anzunehmen, insonderheit die ohne seine Schuld durch Unfall verdorben und beschädiget worden, es wäre denn, daß bey denen auslecken den Waaren die Gefäße entweder gantz oder zum Theil, ehe sie noch aus dem Schiff oder Bording gebracht, ledig befunden worden, als welche der Schiffer auf Verlangen des Empfängers vor die Fracht zu behalten verbunden ist; (68) Es muß aber jederzeit der Schade bey der Visitation von jedem Guthe angezeiget, untersuchet und taxiret werden. (69)

In wie weit sich der Schiffer wegen der Fracht an den Waaren halten könne?

§. 11. Wenn die Fracht-Gelder noch nicht bezahlet sind, stehet dem Schiffer zwar frey an den Fracht-Gütern vor allen andern sich zu halten und sich daraus bezahlt zu machen, so lange selbe annoch im Schif oder dessen Bording befindlich sind: wenn solche aber schon in des Empfängers Händen, geniesset der Schiffer dieses Vorrecht nur sechs Tage lang; dafern hingegen die Güther schon ein dritter Besitzer in Empfang genommen und die Fracht noch nicht bezahlet worden, muß derselbe beweisen, daß er solche vor des Schiffers gemachten Anspruch würcklich und ohne Gefährde bezahlet habe; wiedrigenfalls wenn er solches nicht erweisen kan, der Schiffer wegen der rückständigen Fracht das Vorrecht daran behält. (70)

In welchen Fällen die Fracht aufgehoben werde?

§. 12. Es wird auch zuweilen die Reise gehindert und die Fracht dadurch entweder gäntzlich oder doch in gewisser Maasse aufgehoben, als

1) wenn

(66) *ibid. art. 19.* (67) *ibid. art. 20.* (68) *ibid. art. 22.* (69) *ibid. art. 24.* (70) *ibid. art. 21.*

1) wenn der Hafen gesperret und die Schiffe auf eine Zeitlang aufgehal- 1)
ten werden, da denn die Befrachtung zwar in ihrer Krafft verbleibet,
doch sind sodenn die Contrahenten schuldig die Befreyung des Hafens
abzuwarten und kan niemand desfals von dem andern etwas fordern: (71)
wobey dem Befrachter auch freystehet, die Waaren inzwischen zu seiner
Sicherheit zu loßen, doch daß dem Schiffer Versicherung gegeben werde,
solche nach gehobener Verhinderung wieder einzuladen oder ihn sonst
schadloß zu halten. (72) 2) Wenn die Handlung und Fahrt nach dem bestim- 2)
ten Ort der Loßung verbothen wird, da denn, wenn das Schiff bereits auf
der Reise begriffen, der Schiffer, sobald er davon unterwegens Nachricht
erhält, verbunden ist, in den nächsten sichern Hafen zu lauffen und denen
Befrachtern davon Nachricht zu ertheilen, auch deren Ordre desfals ein-
zuhohlen, wegen Verenderung der Reise aber sich mit ihnen zu vergleichen,
oder den rechtlichen Ausspruch abzuwarten. (73)

§. 13. Dafern hingegen 3) das Schiff ohne Schuld des Be- 3)
frachters im Hafen oder sonsten von hoher Hand aufgehalten wird, darf
vor die Zeit der Aufhaltung keine Erhöhung der Fracht bezahlet werden,
die Verpflegung aber und Miethe des Schiffs-Volcks in wehrender Auf-
haltung wird vor grosse Haverey gerechnet. (74) Wenn aber 4) das 4)
Schiff einige Reparation nöthig hat, muß der Befrachter solche abwar-
ten, oder die völlige Fracht bezahlen, und wenn das Schif nicht sobald zur
Fahrt fertig wird, muß der Schiffer die eingeladene Güter entweder
mit einem andern Schiff an Stelle und Ort befördern, oder solche an
dem Ort, wo er lieget, in sichere Bewahrung bringen, und die Fracht nach
Proportion der Reise fordern. (75)

§. 14. Im Fall aber 5) der Schiffer selbst daran Schuld ist, daß 5)
das Schiff entweder schon vorhin nicht in gutem Stande gewesen, oder
unterwegens Schaden gelitten, und solches von dem Befrachter erweis-
lich gemacht werden kan, wird der Schiffer nicht allein der Fracht verlu-
stig, sondern muß auch vor allen erweißlichen Schaden und Verlust haff-
ten; (79) Endlich wird auch 6) die Fracht gantz und gar aufgehoben, 6)
wenn der Handel mit dem Lande, wohin das Schiff befrachtet ist, vor Ab-
lauf des Schiffes gäntzlich verbothen worden, da denn keiner von den
Contrahenten vom andern was fordern kan; die Unkosten aber wegen der
Ladung und Loßung muß der Befrachter alsdenn allein tragen. (80)

(71) *ibid. art. 27.* (72) *ibid. art. 28.* (73) *ibid. art. 29.* (74) *ibid. art. 30.*
(75) *ibid. art. 31.* (79) *ibid. art. 32.* (80) *ibid. art. 26.*

Tit. IIX.

Von denen Contracten, so bey denen Schiffs-Händeln vorkommen, und zwar anfänglich von der Versicherung oder Assuranz. (81)

§. 1.

Was die Assuranz sey?

Zu Verhütung der grossen Gefahr, welche bey der Schiff- und See-Fahrt zu befürchten, ist die *Assuranz* eingeführet, welche lateinisch Assecuratio, deutsch Versicherung, bey denen Holländern Versekerung genennet wird, und ist dieselbe ein solcher Contract (82) vermöge dessen eine Person sich verbindlich machet, allen Schaden und Gefahr, welche einem Schiff und denen eingeladenen Waaren auf der Reise begegnen können, gegen Entrichtung einer gewissen Summe Geldes von hundert, die ihm der Eigenthümer voraus zahlet, über sich zu nehmen, welchen Schaden er alsdenn, wenn das Schiff verunglückt, dem Eigenthümer ersetzen muß. Der nun dergleichen Versicherung über sich nimmt, wird ein Assuradeur, das Geld aber, so davor gegeben, eine Premie genennet, und kan zwar sonsten jederman, er sey ein Einheimischer oder ein Fremder, dergleichen Assuranz schliessen, doch ist solches denen Mäcklern verbothen. (83)

§. 2.

(81) Das Wort Assuranz ist eigentlich ein Frantzösisches Wort, und kommet her von *asseurer* versichern. Von dieser Materie haben unter andern geschrieben REINHOLD KüRICKE Diatribe *de assecurationibus*, so bey seinem *Jure maritimo Hanseatico* hinten angedrucket ist. PETRUS SANTERNA *de assecurationibus & sponsionibus mercatorum*, so beym STRACCHA *de Mercatura* zu finden. HENRICUS AB ASCHEN sub præsidio HENR. COCCEJI *de assecurationibus*, *vulgo* Assurantz. Francof. ad Viadr. 1693. JOH. NICOL. HERTIUS *de parœmiis Jur. Germ. Libr. 1. par. 43.* alwo er unter der Parœmie wagen gewinnt, wagen verliert, von den Assuranzen weitläufftig handelt; imgleichen JOH. MARQUARD *de jure mercatorum*, alwo er *Lib. 2. cap. 13.* ein gantzes Capitel *de assecurationibus mercatorum* ausgeführet.

(82) Eigentlich ist zwar hie kein solcher Contract, wie die Romische Rechte es erfordern, sondern vielmehr ein Pactum oder Geding. vid. COCCEJI *dict. disp. §. 7.*

(83) Die Ursache ist, weil denen Mäcklern verbothen ist eigenen Handel vor sich selbst zu treiben.

§. 2. Damit aber eine solche Assuranz gültig sey, wird dazu erfordert, daß ein schrifftliches Instrument oder Urkund darüber aufgerichtet und unterschrieben werde, es wäre denn, daß solches wegen Kürtze der Zeit nicht verfertiget werden könte, da sodenn die Versicherung in Beyseyn eines hiezu erforderten geschworenen Mäcklers geschehen kan. (84) Es wird aber dergleichen Instrument, oder die Versicherung, welche bey Assecurirung der Schiffs-Waaren ausgestellet wird, *Police* (85) genennet, und müssen darinnen folgende Stücke hauptsächlich enthalten seyn: 1) die Nahmen der Contrahenten, 2) ob selbe als Eigenthümer oder als Bevollmächtigte die Assuranz geschlossen, 3) der Nahme des Schiffers, 4) woher derselbe sey, 5) der Nahme des Schiffes, 6) von was für Art und Beschaffenheit dasselbe sey, 7) wo es zu der Zeit sich befinde, 8) in was vor einem Hafen oder Ort das Schiff laden und loßen, auch unterwegens etwa auslauffen soll, 9) was für Güter eigentlich versichert werden, insonderheit ob es gemüntzt oder ungemüntzt Gold, Silber und Jouwelen oder solche Waaren, die leitlich verderben oder auslecken können: wobey denn die gedachte Police von jedem Assuradeur eigenhändig unterzeichnet, auch die versicherte Summe mit Ziffern und Buchstaben beygesetzet werden muß. (86) Was zu einer gültigen Assuranz und Police erfordert werde?

§. 3. Sobald nun die Police unterschrieben, und wegen Erlegung der Premie insbesondere nichts bedungen ist, muß dieselbe innerhalb 24. Stunden bezahlet werden; wenn diese Zeit aber verflossen, stehet es in des Assuradeurs Willkühr, ob er dieselbe annoch annehmen und an die Police gebunden seyn wolle oder nicht: der Assurirte hingegen bleibet dennoch gehalten, dem Contract ein Genügen zu thun und die Premie zu erlegen, biß der Assuradeur entweder solche anzunehmen verweigert, oder die Police zurück fordert. (87) Es ist aber nicht erlaubt, entweder vor das Schiff allein oder auch mit der Ladung zusammen mehr denn 2000 Rthlr. ohne specialen Consens des Licent-Collegii zu versichern bey Verlust der Premie und Annullirung der Assuranz, insoweit solche die gedachte Summe übersteiget. (88) Wenn die Premie zu entrichten?

(84) Pr. See-Recht *cap. 6. art. 2.* (85) Police ist ein Italiänisches Wort, und heisset einen Zettel oder Handschrifft; in Handlungs-Sachen aber bedeutet es eine Versicherungs-Schrifft. Verschiedene Formuln von der Police findet man bey Herrn BONE im vierfachen Beytrag zum See-Recht *Num. 9.* imgleichen im *Universal-Lexico* beym Wort *Police*.

(86) Pr. See-R. *ibid. art. 3. & 4.* (87) *ibid. art. 5.* (88) *ibid. art. 6.*

Was wegen Taxirung des Schiffes und der Waaren in acht zu nehmen?

§. 4. Damit aber alles treulich und ohne Gefährde zugehe, muß nicht allein das Schiff, so hoch als selbiges zur Zeit der geschlossenen Assuranz nebst der Ausrehdung wehrt und gültig ist, taxiret, sondern auch die Waaren und Güter nach dem Einkauf sammt den Zöllen und Unkosten biß zur Einschiffung angeschlagen und alles nach einem gewissen Werth, oder wenn die Waaren nach dem courenten Preise gerechnet, in der Police benennet und ausgedrücket werden; (89) dafern aber etwas über den rechtmäßigen Werth geflissentlich und gefährlicher Weise versichert und in die Police gesetzet worden, ist nicht allein die gantze Assuranz ungültig und die Premie dem Assuradeur verfallen, sondern es wird auch derjenige, so solche Falschheit begangen, nachdrücklich bestraffet. (90)

Wenn die Taxe aus versehen zu hoch angesetzet worden?

§. 5. Wenn hingegen das Schiff oder die Waaren etwa zufälliger Weise, aus Irthum und ohne bösen Vorsatz höher als der Werth sich beläufft, angeschlagen worden, bleibet zwar die geschlossene Assuranz gültig, es sind aber die Assuradeurs bey etwa erfolgtem Schaden und Verlust nicht mehr als die Sachen würcklich werth gewesen, nach Proportion der Summe, dazu ein jeder sich verbunden, zu bezahlen schuldig, und müssen dieselben auf dasjenige, so sie wegen des Abgangs der stipulirten Summe an der Premie zuviel empfangen, nach Abzug eines halben pro Cent dem Assurirten zurück geben. (91) Uebrigens ist einem jeden zwar erlaubt, auch den gantzen Werth seines Schiffes und Waaren sich versichern und assuriren zu lassen; wenn aber in der Police solches nicht eigentlich ausgedrucket worden, so sind die Assuradeurs nur verbunden, bey vorfallendem Schaden neun Theile davon zu erstatten, der zehnte Theil aber muß für der Eigenthümer eigene Rechnung und Gefahr bleiben. (92)

Welche Sachen assecuriret werden können?

§. 6. Ueberhaupt können alle Waaren, die in Maaß und Gewicht bestehen, versichert und assecuriret werden, als Wein, Oel, Getrände, Hanff, Saltz, Flachs, Woll, Leder, Gold, Silber, Jouwelen, Gefässe, Kupfer, Meßing, Ertz und andere dergleichen Sachen, imgleichen der Schiffsleute eigene Waaren und Güter, (93) wie auch die zum Behuff des Schiffes bestimmte Mund- und Kriegs-Provision, wiewohl diese letztere nicht absonderlich, sondern mit dem Schiff nach ihrem Werth versichert werden muß, da alsdenn bey Verlust des Schiffes das gantze unterschriebene Quantum, wenn gleich die Provision entweder gantz oder zum

(89) *ibid. art. 7.* (90) *ibid. art. 8.* (91) *ibid. art. 8.* (92) *ibid. art. 9.* (93) *ibid. art. 10.*

zum Theil verzehret gewesen, entrichtet werden muß; (94) wie denn auch frey stehet, bey gefährlichen Läufften auf den Fall einer zu besorgenden Gefangenschafft ein gewisses zu erlegendes Löse-Geld sowohl für sich selbst als auch für einen dritten durch die Assuranz sich zu bedingen; (95) nicht minder ist von denen Bodmerey-Geldern dem Gläubiger erlaubet, das dargelehnte Capital nebst der dem Assuradeur bezahlten Premie, doch nicht die bedungene Agio oder andern Gewinn versichern zu lassen. (96)

§. 7. Hingegen kan keine Assuranz oder Versicherung geschehen 1) über verhofften Gewinn, 2) über Wetten und andere dergleichen Erfindungen; 3) über annoch zu verdienende Schiffs-Frachten, 4) über die Miethe der Schiffsleute, 5) über der Menschen Leben, (97) 6) über bereits ausgelauffene Schiffe, und zwar die in der Ost-See über Monaths-Frist; in andern Europäischen Seen aber über 3. Monath schon aus dem Hafen gegangen; es wäre denn, daß diese Umstände in der Police ausdrücklich angeführet und dessen ungeachtet, auf gute oder böse Zeiten geschlossen worden, oder der Assurirte mittelst einem Eyde bestärcken könte, daß ihm zu der Zeit des getroffenen Contracts davon nichts bewust gewesen, (98) 7) ist die Assuranz auch ungültig, wenn das assurirte Schiff oder Guth entweder schon verlohren gegangen, oder auch allbereit in den bestimmten Hafen sicher eingelauffen, welches beydes theils der Assurirte theils der Assuradeur allenfals auf Erfordern des Gegentheils in Ermangelung andern Beweises eydlich von sich abzulehnen schuldig ist. (99) In welchen Sachen keine Assuranz statt finde?

§. 8. Dafern auch ein versichertes Schiff oder Guth zurück bleibet, und nicht aus dem Hafen gehet, ist der Assuradeur schuldig von dem zurückgebliebenen die erhaltene Premie nach Abzug eines halben von hundert wieder zurück zu zahlen; (100) Wie denn auch derjenige, der die abgehandelte Versicherung mit Consens des andern Theils von einem Schiff auf das andere, oder von einer Waare auf die andere, imgleichen von einer grössern Summe auf eine geringere transportiren will, dem andern ein halb pro Cent zu vergüten verbunden ist; (1) und können auch übrigens Affter-Versicherungen oder Reassuranzen geschlossen werden, da sowohl Wie es zu halten, wenn das assurirte Schiff abgehet, item von der Reassurance.

(94) *ibid. art. 11.* (95) *ibid. art. 10.* (96) *ibid. art. 12.*

(97) Ein gleiches ist auch in dem Frantzösischen und Holländischen See-Recht verbothen; es schreibet aber KURICKE *de assecurationibus pag. 10.* daß solches unter denen Kaufleuten gantz gewöhnlich sey.

(98) Pr. See-Recht *cap. 6. art. 13.* (99) *ibid. art. 14.* (100) *ibid. art. 15.* (1) *ibid. art. 16.*

wohl dem Assuradeur über soviel als er selbst versichert hat, als auch dem Assurirten wegen bezahlter Premie und anderer Unkosten, wie auch wegen künftiger richtigen Bezahlung der Assuradeurs frey stehet, durch andere sich wiederum versichern zu lassen, auch desfalls die Premie nach Belieben zu bedingen. (2)

Von wenn und wie lange die Gefahr über den Assuradeur gehe?

§. 9. Was die Zeit betrifft, von welcher die Assuradeurs die Gefahr über sich nehmen, und wie lange sie davor zu stehen verbunden sind, so stehet denen Contrahenten frey, solches in der Police zu determiniren; wenn aber davon nichts darinnen enthalten, so nimmt die Versicherung wegen der Schiffe von der Stunde ihren Anfang, da die Schiffe die Ladung einzunehmen angeleget, und dauret so lange, biß das Schiff auf seinem bestimmten Loß-Platz völlig gelosset worden; wegen der Güter und Waaren aber gehet die Gefahr der Assuradeurs von der Zeit an, da selbe vom Lande in das Schiff oder die dazu gehörige Bordings geladen sind, und wehret so lange als biß die Waaren an dem bestimmten Ort der Lieferung unbeschädigt ans Land gebracht worden, oder in denen bedungenen Liege-Tagen gebracht werden können; und wenn keine gewisse Tage zur Lossung der Güther bey der Befrachtung abgeredet worden, sind die Assuradeurs nicht länger als bey einem 50-Lastigen Schiffe 6. bey einem 100-Lastigen 10. und bey einem grössern 14. Arbeits-Tage lang nach des Schiffers Ankunft für die Gefahr zu stehen schuldig. (3)

Wie ein assurirtes Schiff in acht zu nehmen?

§. 10. Es müssen aber sowohl die Schiffer als auch die Assurirte selbst nebst ihren Correspondenten und Bedienten bey vorfallenden Unglücksfällen der Assuradeurs Bestes auf alle Weise besorgen, und zu Rettung und Erhaltung, wie auch Bergung des Schiffes und der Güter alles beytragen und vorkehren, welches sodenn die Assuradeurs genehm zu halten und die vorgeschossene Unkosten gegen die richtig eingelieferte Specification, wenn solche gleich den Werth des geborgenen übersteiget, zu erstatten schuldig seyn; (4) der versicherte hingegen muß, sobald er nur die Verunglückung des Schiffes und der Güther erfähret, solches nicht allein bey der Licent-Cammer oder der Obrigkeit, wohin die See-Sachen gehören, verschreiben lassen, sondern auch denen Assuradeurs davon sogleich Nachricht ertheilen. (5)

Was zu thun, wenn ein solches

§. 11. Wenn nun das versicherte Schiff oder Guth gäntzlich verunglücket und verlohren gegangen und keine Hofnung zur Wiedererlangung

(2) *ibid. art. 17.* (3) *ibid. art. 18.* (4) *ibid. art. 20.* (5) *ibid. art. 21.*

gung übrig oder auch das Schiff innavigable worden, und solches dem Assuradeur notificiret ist, muß der Assurirte solches Schiff oder Guth gäntzlich abandonniren, und denen Assuradeurs zu ihrer Disposition lediglich cediren und überlassen, (6) und wenn etwa nicht das gantze Schiff oder Guth, sondern nur ein Theil desselben assuriret worden, muß dennoch solches entweder dem Assuradeur gäntzlich abgetreten, oder von dem assurirten völlig behalten, und dem Assuradeur der erweisliche Schaden angeschlagen werden, indem keine Partial-Cession gültig ist; der Assuradeur hingegen ist schuldig nach erwiesenem Verlust die versicherte Summe binnen 4 Wochen, falls kein anderer Termin in der Police bedungen, baar zu entrichten. (7) Schiff verunglücket ist?

§. 12. Es hat aber keine Cession oder Abandonnement statt, wenn das Schiff oder Guth nur einiger maßen Schaden gelitten und das Schiff innerhalb der Ost-See binnen 6 Monathen und ausser derselben binnen 9. oder 12. Monathen wieder zur Fahrt gebracht, auch das Guth, dafern es nicht etwa an dem Ort des Schadens besser abgesetzet werden könte, nach dem bestimmten Loß-Platz befordert werden kan, sondern der Assurirte muß sich sodann wegen des erlittenen Schadens mit dem Assuradeur berechnen und dieser demselben, in soweit er durch die Haverey-Contribution nicht vergüttet wird, innerhalb 4 Wochen nach Proportion der versicherten Summe bezahlen, wenn aber in solcher Zeit das Schiff nicht repariret und das Guth weder verkauffet noch an Stelle und Ort gebracht werden können, ist der Assurirte befugt, solches zu abandonniren und die Bezahlung von dem Assuradeur zu fordern. (8) Wenn ein Schiff oder Guth nicht abandonniret werden könne?

§. 13. Bey vorgefallener Arrestirung eines versicherten Schiffes oder Guthes von einer auswärtigen Obrigkeit, ist der Assurirte schuldig, wenn solches in Europa geschehen, ein halbes Jahr, sonsten aber ein gantzes Jahr von der geschehenen Notification an, zu warten, ehe er die Zahlung fordern, oder die versicherte Sache cediren kan; wenn aber die Cession schon angekündiget worden, muß die Zahlung binnen 4 Wochen geschehen, auch inzwischen dem Assurirten auf sein Anhalten zureichende Sicherheit geschaffet werden; (9) wenn aber der Assurirte von dem versicherten Schiff und Guth binnen 6 Monathen aus der Ost-See, und in entferntern Oertern binnen ein biß zwey Jahr keine Nachricht erhalten, und er solches eydlich behaupten kan, wird das Schiff und Guth für ver- Was wegen Arrestirung eines versichterten Schiffes in acht zu nehmen?

(6) *ibid. art.* 22. (7) *ibid. art.* 24. (8) *ibid. art.* 23. (9) *ibid. art.* 25.

lohren gehalten, und ist sodann der Assuradeur schuldig, wenn ihm nach gedachter Frist längstens binnen drey Monath die Notification geschehen, die Zahlung zu leisten, der Assurirte aber das Schiff und Guth zu abandonniren und zu cediren. (10)

Was für Schäden die Assuradeurs erstatten müssen?

§. 14. Sonsten aber sind die Assuradeurs schuldig, alle Schäden bey dem versicherten Schiff oder Guth, die nicht allein durch Unglücksfälle, als Schifbruch, Strandung, Feinde, Brand und dergleichen, sondern auch die durch Schuld der Schiffer, Rehder und anderer entstanden, über sich zu nehmen, wiewohl in dem letztern Fall dieselbe an der Person und Haabseligkeit dererjenigen, die daran Schuld haben, auch sogar wenn es Schiffer und Schiffs-Leute sind, an dem Schiffe selbst ihren Regreß nehmen können: (11) ingleichen müssen die Assuradeurs für solchen Schaden stehen, der bey gefährlichen Läufften zu Abwendung der Gefahr durch allerhand Cautelen und Præcautionen als durch Führung fremder Flaggen, simulirte Schiffs-Documente und dergleichen entstehet; dafern 1) der Assurirte dem Assuradeur davon Nachricht gegeben, und der Assuradeur dennoch 2) alle Gefahr ohne Unterscheid über sich genommen, oder auch 3) der Assurirte erweisen oder allenfalls eydlich erhalten kan, daß er von diesen gebrauchten Cautelen nichts gewust habe. (12)

Wenn die Schadens-Erstattung nicht statt hat?

§. 15. Doch hat die Versicherung und Schadens-Erstattung nicht statt, 1) wenn das versicherte Schiff oder Guth mit Wissen und Willen des Assurirten nach einem andern Hafen und Ort gehet, als in der Police bestimmet worden, da sodann die Premie dem Assuradeur verfället; es wäre denn, daß der Schiffer auf Veranlassung der Befrachter oder Rehder oder von sich selbsten ohne Noth auf einen andern Platz segelt, oder bey instehender Gefahr den Noth-Hafen zu suchen unterlässet, da sodann die Versicherung zwar in ihrer Krafft bleibet, der Assuradeur aber befugt ist, wegen des Schadens sich an dem Schiffer und dem Schiffe zu halten; (13) 2) dörfen die Assuradeurs keinen Schaden ersetzen, wenn derselbe sich unter 3 pro Cent beläufft; (14) 3) wenn der Schaden durch die Schuld des Assurirten selbst oder derer, die seine Stelle vertreten, geschehen; (4) wenn ein Abschlag des Preises entstehet; 5) wenn eine Ausleckung nasser Waaren vorgegangen, und überhaupt 6) wenn der Schaden aus selbst eigener oder aus seiner innern Beschaffenheit allein und ohne

(10) *ibid. art. 27.* (11) *ibid. art. 28.* (12) *ibid. art. 29.* (13) *ibid. art. 30.* (14) *ibid. art. 32.*

ne andern Zufall entstanden; denn wenn sonsten der Assurirte erweisen kan, daß der Schade durch einen ungefehren Unglücks-Fall, als durch Sturm, Arrest, oder auch durch Schuld der Schiffsleute oder anderer geschehen, müssen die Assuradeurs zwar denselben tragen, doch aber sind sie befugt ihren Regreß alsdenn wieder denjenigen, der daran Schuld hat, zu nehmen. (15)

§. 16. Endlich ist bey denen Assuranzen annoch zu mercken 1) daß wenn die Versicherung auf die Hin- und Rück-Reise über ein Schiff oder ein gewisses Quantum für Waaren geschlossen worden, und die Zurückkunft nicht erfolget, die Contrahenten aber sich darüber nicht vergleichen können, es auf Richterlicher Erkentniß beruhet, ob und wie viel der Assuradeur von der Premie zurück zugeben schuldig sey, sonsten aber die Hin- und Her-Reise abgewartet werden muß; (16) 2) daß wenn der Versicherte binnen Jahr und Tag von der Zeit an, da der Assuradeur zu bezahlen schuldig gewesen, seine Anforderung nicht anhängig machet, und sein Recht verfordert, er dessen verlustig und nicht mehr gehöret wird; (17) 3) daß die Assuranz und Versicherung der Waaren und Güther auch alsdenn geschlossen werden kan, wenn dieselben nicht über See oder Ströhme sondern gar zu Lande versendet werden, da denn fast alles, was bey der Assuranz zur See vorkommt, auch alhier statt hat, doch wird alsdenn die Zeit und Frist wegen der Bezahlung und Verjährung nur auf die Helffte gesetzet. (18) Was sonsten noch bey denen Assuranzen zu mercken?

Tit. IX.

Von der Bodmerey. (19)

§. 1.

Das Wort Bodmerey kommt her von dem Teutschen Wort Bodem, weil das Geld gleichsam auf den Boden des Schiffes gelehnt wird, und ist eine solche Convention oder Contract, da unter Hofnung eines besondern Gewinnes dem Schiffs-Herrn oder Schiffs- Was die Bodmerey sey?

 Patron

(15) *ibid. art.* 32. (16) *ibid. art.* 31. (17) *ibid. art.* 33. (18) *ibid. art.* 34.

(19) Von dieser Materie haben sonsten verschiedene geschrieben, als NICOL. CHRISTOPH. DE LYNCKER *de Bodmeria, Jenæ*. HENR. RADEMIN sub præsidio HENR. BODINI *de Bodemeria*, *Halæ 1697*. FELTZ de eadem materia, *Argentorati 1700*. ingleichen SCHOTTELIUS von unterschiedli-

Patron eine gewisse Summe Geldes auf das Schiff, so indessen zum Unterpfand gesetzet, geliehen wird, mit der Bedingung, daß wenn das Schiff glücklich wieder zurück kommet, dem Gläubiger sein Capital nebst denen behandelten Interessen zurück gezahlet werde; dafern aber das Schiff oder Guth in solcher Zeit verlohren gehet, der Schuldener von aller Anforderung frey ist. Und wird diese Bodmerey lateinisch fœnus nauticum, maritimum fœnus, usura maritima, pecunia trajectitia oder nautica, imgleichen periculi pretium genennet; Frantzösisch aber heisset sie contract a grosse avanture ou a retour de voyage.

Wie hoch die Interessen bey der Bodmerey bedungen werden können?

§. 2. Die Interessen oder das Aufgeld des Capitals kan bey der Bodmerey so hoch bedungen werden, als der Schiffer mit dem Bodmerey-Nehmer sich einigen kan, wenn gleich die Interesse sich auf 12. 20. 25. und mehr pro Cent belauffen, (20) welches an sich nichts unbilliges in sich hält, weil der Bodmerey-Nehmer alle Gefahr über sich nimmt, nach dem bekannten Sprüch-Wort: **Wer sein Geld auf Bodmerey giebet, läufft** *risico* **dafür**; (21) Doch muß dabey von denen Contrahenten und insonderheit von dem Schiffer und denen Mäcklern als Mittels-Personen aller Betrug vermieden und niemand gefährlicher und arglistiger Weise zum Vorschuß der Bodmerey verleitet werden. (22)

In welchen Fällen der Schiffer Bodmerey-Schulden machen könne?

§. 3. Wenn nun der Schiffer an dem Ort ist, wo seine Rehder zugegen sind, kan derselbe ohne ihre Bewilligung auf sein unterhabendes Schiff keine Bodmerey-Schulden machen; es wäre denn, daß er ein gewisses Part oder Antheil an dem Schiff habe, da ihm denn mit Vorwissen der Mit-Rehder solches freystehet, oder auch alsdenn wenn etwa einer von den Rehdern seine Portion zur Ausrehdung beyzutragen sich weigert; (23) wenn aber ein Schiffer in der Fremde ist und Mangel an Gelde hat, wodurch er an seiner Reise verhindert wird, so stehet ihm frey, so viel er benöthiget ist, auf Bodmerey zu nehmen und dadurch den Eigenthümer des Schiffs verbindlich zu machen: jedoch muß dieses Anlehn bloß zu des Schiffes oder der Ladung Behuff und Nutzen angewandt werden, auch der Schiffer sonsten keine Gelegenheit und Mittel wissen, daß

---

chen Rechten in Teutschland, *cap.* 22. von Bodmerey-Recht. item JOH. DIET. van Büren *de Bodemria seu fœnere nautico. Jenæ* 1679

(20) Der Käyser JUSTINIANUS hat die Interesse in *L. ult. C. de usuris* auf 12 von hundert gesetzet, welches Usuræ centesimæ genannt werden.

(21) vid. STRYK. *Usu mod. Pandectarum*, *Tit. de nautico fœnere*, *§. 5.*

(22) Pr. See-Recht *cap. 7. art. 1. & 2.* (23) *ibid. art. 3.*

daß Geld auf andere Weise zu besserm Vortheil der Eigenthümer aufzubringen, weil sonsten die Bodmerey zwar in ihrer Krafft bleibet, der Schiffer aber den Rehdern oder Eigenthümern Rede und Antwort davor zu geben auch für allen Schaden zu hafften verbunden ist, (24) der Bodmerey-Geber auch sodann, dafern er wissentlich sein Geld dergestallt hingegeben, sich nicht an dem Schiffe sondern nur an dem Schiffer und dessen Schiffs-Part halten kan. (25)

§. 4. Es hafftet aber für die Bodmerey nicht allein das Schiff an sich selbst zum Unterpfande, sondern auch alle darauf befindliche Geräthschafft, Ammunition, Victualien, imgleichen die Fracht von selbiger Reise, wozu der Vorschuß geschehen, obgleich desfalls nichts absonderlich abgeredet worden; (26) und die Gefahr der Bodmerey-Schaden und Verlust gehet von der Zeit der Unterzeichnung des Bodmerey-Briefes biß zur Zeit der geschehenen Wiederbezahlung über den Bodmerey-Geber, (27) und wenn das Schiff nebst denen Waaren, worauf die Bodmerey gegeben, durch rechtmäßige Verhinderungen die vorgehabte Reise nicht vornimmt, sondern in dem Hafen zurück bleibet, ist der Bodmerey-Geber befugt, sein vorgeschossenes Capital wieder zurück zu nehmen, doch aber kan er alsdenn nur die Landübliche Interesse und verursachte Unkosten fordern. (28) Was für die Bodmerey zum Unterpfande hafftе?

§. 5. Sobald das verbodmete Schiff oder Guth an den bestimmten Ort der Zahlung angekommen, ist der Bodmerey-Schuldner verbunden, in der Zeit, die in dem Bodmerey-Briefe verabredet worden, oder wenn solches nicht geschehen, innerhalb 8. Tagen das Capital nebst denen accordirten Interessen oder Aufgelde zu entrichten, wiedrigenfalls nach Verfliessung des Termins die landübliche Interesse von der gantzen Bodmerey-Summe biß auf den letzten Tag der Zahlung erleget werden müssen. (29) Dafern aber die Zahlung nicht geschiehet, ist der Bodmerey-Geber befugt, das Schiff oder Guth an den Meistbiethenden gerichtlich und öffentlich zu verkauffen, und aus dem daraus gelöseten Kauf-Gelde sich bezahlt zu machen. (30) Sonsten aber kan derselbe an den Bodmerey-Nehmer, wenn derselbe gleich seine Person und Haabseligkeit verschrieben, keine Ansprüche weiter formiren, weil diese Verbindung nur in soweit zu verstehen, daß er mit der verbodmeten Sache redlich und ehr- Wenn die Bezahlung geschehen müsse?

F 3 lich

(24) *ibid. art.* 4. (25) *ibid. art.* 5. (26) *ibid. art.* 6. (27) *ibid. art.* 7. (28) *ibid. art.* 8. (29) *ibid. art.* 9. (30) *ibid. art.* 10.

lich handeln, und nur bloß wegen des daraus erwachsenden Schadens mit seiner Person und Vermögen hafften wolle. (31)

Wenn der Bodmerey-nehmer die Zahlung leisten müsse?

§. 6. Es wird aber der Bodmereynehmer von der Zahlung befreyet, wenn das Schiff oder Guth worauf die Bodmerey hafftet, durch See-Schaden oder ander Unglück verlohren gegangen, (32) wenn hingegen der Schaden durch Schuld der Rehder oder des Schiffers entstanden, und das Schiff oder die Waaren dadurch entweder verlohren gegangen oder beschädiget worden, hat der Bodmerey-Geber sich zuforderst an das beschädigte Schiff zu halten, in subsidium aber kan er seine Befriedigung von demjenigen, der an dem Schaden und Verlust Schuld hat, suchen; (33) dafern aber die Waaren durch ihren innerlichen Verderb Schaden und Verlust leiden und zu Bezahlung der Bodmerey nicht zureichen, wird der Eigenthümer durch die gerichtliche Verkauffung derselben nicht befreyet, sondern ist schuldig die völlige Bodmerey zu entrichten; (34) und wenn der Bodmerey-Nehmer hiebey Betrug verübet und den Bodmerey-Gläubiger hintergangen und wissentlich zu Schaden gebracht, muß er demselben allen erweislichen Schaden und Unkosten bezahlen, wenn gleich das Schiff oder Guth durch See-Schaden oder andere Unglücks-Fälle beschädiget oder verlohren worden. (35)

Was sonsten noch bey der Bodmerey in acht zu nehmen?

§. 7. Noch ist bey der Bodmerey in acht zu nehmen, daß 1.) die jüngste Bodmerey-Briefe denen ältern vorgehen, (36) und wenn zwey oder mehr Bodmerey-Briefe an einerley Ort und zu einer Zeit in unterschiedenen datis längstens von drey Tagen ausgestellet worden, selbe insgesammt in der Bezahlung gleiches Recht haben: (37) 2.) daß wenn jemand einige mit Bodmerey behafftete Güther redlicher weise aussergerichtlich an sich gebracht und desfalls in Anspruch genommen wird, derselbe durch Erlegung des Werths, so wie er bey erlangtem Besitz gewesen, sich von allen fernern Ansprüchen frey machen kan, doch bleibet dem

Bodme-

(31) *ibid. art. 11.* (32) *ibid. art. 12.* (33) *ibid. art. 13.* (34) *ibid. art. 14.* (35) *ibid. art. 15.*

(36) Bey andern Schuld-Sachen heisset es sonsten: die ältere Briefe gehen vor. Bey der Bodmerey aber ist ein anderes eingeführet, so auch in Holland observiret wird, alwo es heisset: *de jongste Bodmeriebrief gaet voor andere gelycke brieven.* Die Ursache hievon meldet VINNIUS *in Comment. ad Peckium de re nautica pag. 95.* weil nemlich durch das letzte Geld das Schiff in den Stand gesetzet worden, daß es aus dem Haven lauffen können.

(37) Pr. See-R. *cap. 7. art. 16.*

Bodmerey-Forderer wegen desjenigen, so er hiebey zu kurtz gekommen, der Regreſs wieder den Schuldner frey; (38) 3.) daß die Bodmerey-Klage binnen Jahr und Tag nach des Schiffers Ankunft in dem verabredeten Hafen sowohl wider den Schuldner selbst als auch wider die Besitzer der verbodmeten Sachen verjähret werde. (39)

Tit. X.

Von der Haverey. (40)

§. 1.

Das Wort Haverey, lateinisch *Hauaria* oder *Auaria*, Frantzösisch *Avarie* genant, hat seinen Ursprung von dem teutschen Wort Haven, welches ein Ort ist, wo die Schiffe aus und einlauffen und die Waaren sicher eingebracht und ausgeladen werden: Die Haverey aber ist eigentlich ein solcher Handel, da alle diejenige, welche ihre Waaren in einem Schiff haben, theils zu denen gemeinschafftlichen Unkosten, theils auch denenjenigen, denen ihre Waaren und Güther verlohren gegangen, oder auch aus Noth in die See geworffen werden müssen, ihre Güther aber behalten geblieben, zu Ersetzung ihres Schadens etwas beytragen müssen, (41) und wird die Haverey eingetheilet in die commune oder kleine Haverey, und in die grosse oder Haverey Grosse genannt: jene bestehet in denen Ungeldern oder Unkosten die zum gemeinen Besten des Schiffes oder Guthes entweder auf dem Lade- und Loß-Platz oder unterwegens zur Beförderung der Reise bezahlet werden müssen; (42) Diese aber, nehmlich die grosse Haverey bestehet hauptsächlich darinnen, wenn einige Waaren zu Erleichterung des Schiffes im Fall der Noth in die See geworffen werden müssen, da sodenn der Schade über Schiff und Guth gehet. (43)

Was Haverey sey, und von derselben Eintheilung.

§. 2.

(38) *ibid. art. 17.* (39) *ibid. art. 18.*

(40) Von dieser Materie haben geschrieben THEOD. SCHROETER *Diss. de Avaria*, germ. vom Haverey-Recht, *Jenæ 1676.* GEORGE WERNER *de contributione propter jactum, vulgo Avaria, Helmstad. 1665.* JOH. HENR. HOYER Diss. *de Havaria*, *Regiomont. 1700.* Es handelt auch hievon MARQVARD. *de Jure Mercatorum Lib. 3. cap. 4. de Jure Havariæ singulari, vulgo* Haverey; imgleichen SCHOTTELIUS *de singularibus in Germania Juribus cap. 21. &c.*

(41) Pr. See-R. *cap. 8. art. 1.* (42) *ibid. art. 42.* (43) *ibid. art. 23.*

Welches die Ursache der Haverey sey?

§. 2. Die fürnehmste Ursache der eingeführten Haverey ist, daß, sobald die in ein Schiff bestätigte Güther würcklich eingebracht und eingeladen worden, selbe mit dem Schiff in die Communion oder Gemeinschafft dergestalt treten, daß aller Schaden, den eines oder das andere zum gemeinen Besten leidet, gemeinschafftlich getragen werden muß, und gehet diese Gemeinschafft sogleich an, wenn die Güther in den Bording geladen werden, um selbe an das Schiff zu bringen, (44) imgleichen wenn an der verlohrenen Güther Stelle andere wieder eingeladen werden; und ob zwar die Güther, so ohne der Befrachter Willen unterwegens vom Schiffer eingenommen werden, ein gleiches Recht der Communion zu geniessen haben, so muß der Schiffer dennoch für allen Schaden stehen, der den ersten Befrachtern aus solcher Nachladung erwachsen möchte. (45)

Wie es zu verstehen, wenn das Guth aus Königsberg in Pillau frey an Boord geliefert werden soll?

§. 3. Wenn die Fracht in Königsberg dergestalt geschlossen worden, daß das Guth in Pillau frey an Boord geliefert werden soll, so wird darunter nichts anders verstanden, als daß der Schiffer mit den Bordings-Geldern und andern Unkosten nichts zu thun haben, sondern der Befrachter solche allein tragen soll, wegen der Haverey Grosse aber hat das Guth eben dasjenige, als andere Güther zu tragen und zu geniessen, es wäre denn, daß ein anderes ausdrücklich bedungen worden. (46) Wenn hingegen ein Schiff seine Ladung zum Theil von Königsberg, zum Theil von Dantzig, Elbing oder Braunsberg empfangen und in Pillau annehmen soll, treten dieselben ehe in keine Gemeinschafft als bis das Schiff nebst denen Bordingen mit denen gesamten Güthern in Pillau angelanget, und bey der dortigen Licent-Cammer sich angegeben, oder wenn das Schiff selbst von Pillau nach Elbing oder Braunsberg gegangen, und daselbst zu laden angefangen, biß es wieder in Pillau anlangen können. (47)

Wenn sich die Gemeinschafft zwischen dem Schiff und der Ladung endige?

§. 4. Es endiget sich aber die Gemeinschafft zwischen dem Schiff und seiner Ladung, wenn das Guth an dem destinirten Loß-Platz aus dem Schiff oder denen Bordings ans Land geliefert worden, (48) imgleichen wenn das Schiff nach vorgefallenen Haverey-Schaden durch einen Unglücks-Fall verlohren gegangen, und nicht im Stande ist zur weitern Farth zu kommen, (49) es wäre denn, daß die Strandung zur Erhaltung der Ladung aus Noth geschehen müssen; da sodenn, wenn das

Schiff

(44) *ibid. art. 2.* (45) *ibid. art. 3. & 4.* (46) *ibid. art. 9.* (47) *ibid. art. 12.* (48) *ibid. art. 5.* (49) *ibid. art. 6.*

Schiff in Stücken gegangen, das Guth aber conserviret worden, die Haverey-Gemeinschafft in ihrer Krafft verbleibet; (50) wenn hingegen das Schiff bey der Strandung behalten geblieben, muß der Schiffer die Anstalt machen, solches fordersamst vom Strande zu bringen, und dafern er solches binnen 2. Monathen nicht bewerckstelliget, oder der Schiffer dazu nicht längere Frist erhält, höret die Gemeinschafft sodenn auf. (51)

§. 5. Dafern aber ein Schiff nach Königsberg destiniret ist, und die Güther nur in Pillau auf der Rehde geliefert werden sollen, höret die Communion auf, sobald dieselben in Pillau ans Land gelosset, oder in die Bordings zur Ueberbringung nach Königsberg geladen worden, (52) wenn dagegen ein Theil von denen Waaren nach Königsberg, das andere aber nach Dantzig, Elbing oder Braunsberg destiniret ist, höret die Communion der Haverey alsdenn auf, wenn dieselbe in Pillau über den sogenandten Heerd passiret sind. (53)

Wenn die Communion schon in Pillau aufhöre?

§. 6. Unter die Haverey-Schaden wird hauptsächlich gerechnet, wenn einige Waaren aus Noth von dem Schiff in die See geworffen werden müssen; dazu aber wird erfordert: 1.) daß würcklich eine solche Noth verhanden sey, daß einige Waaren zu Erhaltung Leibes, Schiffes und Guthes über Boord müssen geworffen werden, als da ist ein gewaltiger Sturm und Ungewitter, Verfolgung der Feinde und See-Räuber, und andere dergleichen nothdringliche Gefahr; da denn in solchen Fällen der Schiffer schuldig ist, die Sache nicht allein mit denen etwa anwesenden Interessenten der Ladung, sondern auch mit seinem Schiffs-Volck unverzüglich zu überlegen, und was die Vornehmsten derselben zu Erhaltung der Menschen, Güther und des Schiffes vor gut und rathsam finden, vorzunehmen. (54)

Was bey Auswerffung der Waaren in die See vor Umstände in acht zu nehmen?

§. 7. Ferner wird 2.) erfordert, daß, wenn der Auswurff der Waaren geschehen soll, zuforderst die schwereste und schlechteste Güther ausgeworffen, insonderheit aber diejenige, so auf dem Verdeck liegen oder dem Schiffe anhangen, die kostbahreste Waaren aber so lange es möglich zurückbehalten werden; (55) 3.) daß wenn einige Güther verlohren gegangen, der Schiffer solches alsofort denen Befrachtern oder Abladern anzeige, und nach der meisten Gutfinden oder Ordre entweder andere Güther einnehme oder auch ohne solche seine Reise fortsetze; wiewohl dem Schiffer freystehet, auch wider der Ablader Willen so viel Guth

2.)

3.)

(50) *ibid. art.* 7. (51) *ibid. art.* 8. (52) *ibid. art.* 10. (53) *ibid. art.* 23. (54) *ibid. art.* 14. und 15. (55) *ibid. art.* 16. 17.

als er zur Ladung nöthig hat, aufs neue anzunehmen, doch daß sodenn die Fracht davon der gemeinen Haverey zu statten komme; (56) 4.) muß der Haverey-Schaden mit allen Umständen in das Schiff-Journal verzeichnet werden. (57)

Was mehr vor Haverey-Schaden zu halten?

§. 8. Es wird auch vor Haverey-Schaden gehalten, und derselbe gemeinschafftlich gutgethan, wenn die Masten oder Thauen eines Schiffes aus Noth gekappet, oder das Schiff auf den Strand gesetzet, oder auch sonsten ein anderweitiger Schaden am Schiff oder Guth unumgänglich vorgenommen werden muß, oder desfalls einige ungewöhnliche Unkosten gemachet worden, (58) imgleichen wenn bey zufälliger Beschädigung eines Schiffes wegen nöthiger Reparation desselben die Güther gelosset und geladen werden müssen; ferner die zum Lossen und Laden erforderte Unkosten nebst dem Schaden, der etwa bey der Ladung verursachet wird, (59) wie auch wenn das Schiffsgeräth durch Gewalt des Windes oder Wassers beschädiget oder gar ausgeworfen worden, (60) nicht minder die Lösegelder, welche zur Befreyung des Schiffes und der Güther oder auch zu Rancionirung derselben nach vorhergepflogener Behandelung denen Feinden und Räubern bezahlet werden müssen; (61) ferner die extraordinaire Looths-Gelder, (62) wie auch die Unkosten, welche bey der Defension des Schiffes an Artzt-Lohn und Verpflegung der Verwundeten und zum Begräbniß der Ertödteten erfordert werden. (63)

Was nicht vor Haverey gerechnet werde?

§. 9. Hingegen wird vor keine Haverey gerechnet: 1.) wenn das Schiff oder Guth durch einen Unglücks-Fall Schaden gelitten, (64) 2.) wenn etwas zu Ausbesserung des Schiffes angewendet werden muß, (65) 3.) wenn etwas von Feinden oder Räubern gewaltsamer und eigenmächtiger Weise genommen worden, (66) 4.) wenn diejenige Waaren, so auf dem Verdeck geladen oder an dem Schiff angehangen, in die See

(56) *ibid. art. 19.* (57) *ibid. art. 20.* (58) *ibid. art. 23.* (59) *ibid. art. 24.* (60) *ibid. art. 25.* (61) *ibid. art. 26.* doch muß das Löse-Geld und andere Unkosten den Werth des Schiffes und der Ladung nicht übersteigen, sonsten die Rehder und Befrachter sich mit Cedirung der eingeladenen Güther und Schiffs-Parten von aller Erstattung befreyen können.

(62) Wenn nemlich solche bey gefährlichen Wässern zu Salvirung des Schiffes wieder das gewöhnliche, und über einen Thaler von jeder Last sich belieffen *ibid. art. 28.* (63) *ibid. art. 27.* (64) *ibid. art. 25.* (65) *ibid. art. 24.* (66) *ibid. art. 26.*

See geworffen worden, (67) 5.) wenn das Schiffsboth nach geschehener Ladung und angetretener Reise nicht in das Schiff eingenommen, obgleich solches zum gemeinen Besten ausgeworffen oder abgehauen worden, (68) 6.) wenn das Schiff durch Unerfahrenheit des Schiffers, oder daß er keine tüchtige Loothsen oder Führer genommen, Schaden gelitten, und dasselbe etwa auf eine Sandbäncke oder Klippe gekommen, weil in solchem Fall der Schaden über den Schiffer gehet. (69) Indessen ist der Schiffer doch befugt, wenn er bey zugestossenen Unfällen zum Besten des Schiffes und Guthes einiger Unkosten benöthiget, und er solche vorzuschiessen nicht im Stande ist, entweder die im Schiff befindliche Gelder in Beyseyn zweyer Schiffsleute zu eröffnen, und davon so viel nöthig zu gebrauchen, oder auch in deren Ermangelung einige von denen gangbahresten Waaren zu solchem Behuff zu verkauffen. (70)

Wie die Haverey bey den Bordings statt habe?

§. 10. Es hat aber auch die Haverey bey denen Bordingen zuweilen statt, doch dergestalt, daß wenn 1.) entweder wegen Untüchtigkeit des Gefässes oder durch Verwahrlosung und Untreue der Bordings-Leute ohne des Schiffers Schuld einige Güther zu Schaden gekommen, der Schiffer zuforderst die Erstattung des Schadens bey dem Bordings-Rehder suchen muß, und was bey demselben nicht zu erhalten, solches allererst zur Haverey über Schiff und Guth gezogen werden kan; dafern aber die Güther durch einen andern Unglücks-Fall im Bording beschädiget oder verlohren gehen, wird derselbe, obgleich keine rechte Eigenschafft der Haverey verhanden, für Haverey Grosse gerechnet, und muß aus dem Schiff und allen gemeinschafftlichen Güthern erstattet werden. (71) Wenn hingegen 2.) an dem Bording selbst entweder vorsetzlicher oder zufälliger Weise Schaden geschiehet, dörffen die darinnen geladene Güther nicht dazu contribuiren, ausser wenn bey verhandener Noth zur Erhaltung des Bordings und der Ladung einige Güther ausgeworffen werden müssen, da sodenn die Contribution von dem Schiff, wozu der Bording gehöret, und dessen übrigen gantzen Ladung geschehen muß. (72)

Welche Sachen zur Haverey contribuiren müssen?

§. 11. Zu der Contribution oder gemeinschafftlichen Schadens-Ersetzung contribuiret 1) das Schiff mit allem Zubehör, welches nach seinem Werth soviel contribuiren muß, als es bey seiner Ankunft an dem Ort, wohin es destiniret, entweder von denen sämtlichen Interessen-

G 2 ten

(67) *ibid. art. 29.* (68) *ibid.* (69) *ibid. art. 30.* (70) Pr. See-R. *cap. 8. art. 18.*
(71) *ibid. art. 30.* (72) *ibid. art. 31.*

ten oder von unpartheyischen Schiffern und Zimmerleuten nach Recht und Billigkeit, auch allenfalls eydlich taxiret wird; (73) 2) werden gerechnet die Fracht-Gelder, so das Schiff auf selbiger Reise, wo die Haverey vorgefallen, verdienet hat, und zwar sowohl von denen geworffenen als geborgenen Waaren, jedoch nach Abzug der Heuer vor das Volck; (74) 3.) alle zur Zeit des entstandenen Schadens in dem Schiff und denen dazu gehörigen Bordings befindliche Waaren und Güther, es mögen dieselben erhalten und annoch verhanden, oder schon ausgeworffen, oder beschädiget, oder zu Bezahlung der Haverey-Kosten verkauffet, oder auch vorsetzlich verlohren gegangen seyn. (75)

Wie die Waaren und Güther wegen der Contribution zu taxiren?

§. 12. Gleichwie aber zu dieser Contribution alle und jede Güther und darunter auch insonderheit die pretieuse Sachen, als Jouvelen, Ringe, Perlen, Geld, Gold und Silber, wie auch Proviant und Ammunition, so zu des Schiffes Nothdurfft nicht destiniret ist, gerechnet werden; (76) also müssen alle Waaren und Güther bey der Contribution dergestalt taxiret und in Anschlag gebracht werden, als selbe zur Zeit ihrer Ankunft an dem Ort der Lossung nach marckgängigem Preise, wiewohl nach Abzug der Fracht, Zoll und anderer Ungelder gelten; (77) und die verlohrene oder ausgeworffene Güther, wenn sie erhalten geblieben wären, gegolten hätten, oder auch wenn sie etwa beschädigt, zu der Zeit, da sie ausgeworffen worden, noch werth gewesen. (78)

Wie der eigentliche Werth der Güther zu beurtheilen?

§. 13. Dafern etwa wegen der eigentlichen Beschaffenheit der Waaren, so in die See geworffen worden, ein Zweiffel oder Streit entstehet, ob so viel verhanden, oder selbe so viel werth gewesen, so ist hierinnen auf die Angabe des Einladers, so er bey denen Licenten, Zöllen, oder auch in denen Connoissementen, Fracht-Briefen und andern dergleichen Schiffs-Documenten gethan, zu sehen, und darf sodenn ein mehreres als angegeben worden, nicht entrichtet werden; wenn gleich ausfindig gemacht würde, daß in denen ausgeworfenen Packen und Fässern mehr und bessere Waaren als angegeben, enthalten gewesen; wenn dieselben aber erhalten geblieben, müssen sie nach ihrer eigentlichen Würde und nicht nach der Angabe contribuiren. Wenn hingegen die Güther zu hoch angegeben sind, haben dieselben aus dem gemeinen Beytrag nichts mehr zu geniessen, als sie werth gewesen, und wenn die zu hoch angegebene Güther conserviret geblieben, werden dieselben so hoch, als sie angegeben sind, berechnet. (79)

§. 14.

(73) *ibid. art. 31.* (74) *ibid. art. 34.* (75) *ibid. art. 32.* (76) *ibid. art. 35.* (77) *ibid. art. 37.* (78) *ibid. art. 38.* (79) *ibid. art. 39.*

§. 14. Hingegen sind auch einige Sachen von der Haverey befreyet, und dörfen also zur gemeinschafftlichen Contribution nichts beytragen, als da sind: 1.) die zur Reise benöthigte Mund- und Kriegs-Provision, (80) 2) die auf dem Schiff hafftende Bodmerey-Gelder, (81) daher auch das gemeine Sprüchwort unter den Kauffleuten entstanden: von Bodmerey-Geld ist man nicht schuldig Haverey zu bezahlen; (82) 3.) die Kleider sowohl der Passagiers als des Schiffs-Volcks so sie an ihrem Leibe tragen; 4.) des Schiffs-Volcks Heuer, imgleichen ihre Kasten und Geräthe, doch aber muß alles dasjenige, so von besagter Provision und der Schiffsleute Haabseligkeit bey entstandener Noth ausgeworffen oder beschädiget worden, durch den gemeinschafftlichen Beytrag ersetzet werden. (83) Welche Sachen von der Haverey frey sind.

§. 15. Es muß aber der Schiffer, sobald er an den destinirten Loß-Platz angelanget, die entstandene Haverey-Grosse bey dem Königl. Licent- oder Zoll-Ambt alsofort anzeigen und solche denen Empfängern der Güther bey Auslieferung der Fracht-Briefe und Connoissementen bekant machen, ihnen auch nichts ehe abfolgen lassen, bis sie ihn gnugsam versichert, daß sie die Haverey nach Recht und Billigkeit abmachen werden, wiedrigenfals der Schiffer selbst davor hafften muß; wenn aber die Empfänger sich weigern, dem Schiffer die erforderte Versicherung zu geben, muß der Schiffer selbige vors Licent oder See-Gericht citiren lassen, und nach geschehener Producirung des Journals eine ausführliche Erklärung oder Deposition von der eigentlichen Bewandniß der vorgefallenen Haverey thun, auch solche nebst dem Schiffs-Volck auf Erfordern eydlich beständen, und alsdenn in Entstehung eines gütlichen Vergleichs die rechtliche Entscheidung erwarten. (84) Wo der Schiffer die Haverey-Grosse anzeigen müsse?

§. 16. Zur kleinen Haverey oder Haverey commune werden, wie oben bereit angeführet, diejenige Ungelder oder Unkosten gerechnet, die nach eines jeden Orts Gebrauch und Gelegenheit zum gemeinen Besten, es sey auf dem Lade- und Loß-Platz oder unterwegens, zur Beförderung der Reise bezahlet werden müssen: (85) Hieher gehören auch die gewöhn- Was zur kleinen Haverey gerechnet werde?

(80) *ibid. art. 36.* (81) *ibid.* (82) conf. HERTIUS *de paroemiis Jur. Germanici, Lib. 1. paroem 36.* Ein gleiches ist in Holland gebräuchlich, alwo es heisset: *Bodmerie is geen Averie subject.* vid. WISSENBACH *ad L. Rhod. de jactu, §. 5.* (83) Pr. See-Recht *ibid. art. 36.* (84) *ibid. cap. 8. art. 21. 22.* (85) *ibid. art. 42.* und werden sodann von dem Schiff ein drittheil, und von der Ladung zwey drittheil gerechnet.

gewöhnliche Loths-Gelder und andere Unkosten, die Schiffe in und aus dem Hafen zu bringen, imgleichen die Lichter- oder Bordings-Frachten, ferner die extraordinaire Ancker-Gelder und Unkosten, so wegen gemachter Admiralschafft oder Feuer- und Convoy-Geld an die bewaffnete Schiffe entrichtet werden; wenn aber solche Unkosten, welche von dem Schiffer jedesmahl erweislich zu machen, über einen Thaler von der Last sich belauffen, hören dieselbe zur Haverey-Grosse. (86) Nicht minder werden alhier in Preussen bey dem Pillauschen und Königsbergischen Hafen zur kleinen Haverey gerechnet die verordnete Schiff- Last- Treydel- und Damm-Gelder, wie auch was denen Bordingsleuten an Gotts- oder Gewiß-Pfenning, Prim-Geld, Arbeits- und Schiffer-Lohn, item wegen des Feuer-Geldes zu Pillau und im Sunde muß entrichtet werden. (87)

Wo die kleine Haverey entrichtet werden müsse?

§. 17. Alle Ausgaben, so zur Haverey commune gehören, und an dem Ort der Ladung geschehen, auch daselbst berechnet werden können, müssen auch alda bezahlet und abgemachet werden, dahero weder der Schiffer dem Empfänger, noch dieser jenem auf dem Loß-Platz desfalls etwas anzuschlagen oder abzufordern berechtiget ist. (88) Wenn aber die Kaufleute zu Königsberg mit denen aus Holland fahrenden Schiffern wegen Bezahlung der gewöhnlichen Ungelder einen beständigen Vergleich aufgerichtet, mittelst welchen der Kaufmann wegen des geladenen Guthes überhaupt ein gewisses an Unkosten zahlet, und der Schiffer solche sodenn allein entrichtet, so hat es dabey sein bewenden, und ist sowohl der Schiffer als der Einlader daran gebunden. (89)

Tit. XI.

Von den Schiffs-Schäden.

§. 1.

Vom Schiffbruch.

Unter die Schiffs-Schäden wird anfänglich insonderheit gerechnet der Schiffbruch, wenn nehmlich ein Schiff durch einen ungefehren Zufall entweder zerbrochen oder zerstossen wird, indem dasselbe etwa wider einen Felsen läufft oder an den Strand getrieben wird, oder zu Grunde gehet, oder auch auf eine andere Art verdirbet. (90) Wenn nun ein Schiff auf solche Art verunglücket, ist der Schiffer samt seinem Schifs-Volck

(86) *ibid. art. 44. & 45.* (87) *ibid. art. 46.* (88) *ibid. art. 43.* (89) *ibid. art. 47.*
(90) Man nennet es auch scheitern oder verunglücken.

Volck schuldig bey Verlust ihrer Heuer und anderweitiger Straffe nach eusserstem Vermögen zuforderst die Menschen, denn auch das Schiff, Geräthschafft, Güther und Waaren zu retten und bergen (91) zu helffen, und selbe an das nächste Land zu bringen; (92) Wer aber von dem verunglückten Schiffs-Geräth oder denen Güthern und Waaren etwas unterschläget oder entwendet, wird gleich andern Dieben, und nach Beschaffenheit der Sachen gar an Leib und Leben gestraffet. (93)

§. 2. Wegen der Arbeit, so bey der Bergung geschiehet, muß sowohl dem Schiffs-Volck als auch denenjenigen, so sich dabey treu und fleissig erwiesen, ein billiges Bergelohn entweder nach Obrigkeitlicher Erkäntniß oder wie es mit denen Eigenthümern bedungen, bezahlet werden, und stehet ihnen frey, an dem geborgenen Guth biß zu ihrer Befriedigung sich zu halten. (94) Und obwohl der Schiffer nicht befugt ist, von dem geborgenen Guth oder Geräthe ohne seiner Ablader und Rehder Bewilligung und Ordre etwas zu vereussern oder zu verkauffen, so kan er doch mit Bewilligung der Obrigkeit, wenn er darüber ein Attest genommen, von dem geborgenen so viel verkauffen, als zu Befriedigung wegen des verdienten Berge-Geldes und der rückständigen Heuer erfordert wird, (95) indem der Schiffer schuldig ist, sein Schiff-Volck, dessen er nach Verlust des Schiffes nicht mehr nöthig hat, sobald es möglich zu beurlauben; doch gehet sodenn das Berge-Geld allemahl vor die Heuer. (96) Vom Berge-Lohn.

§. 3. Wenn ein Schiff am Königlichen Strande verunglücket, stehet einem jeden frey, das Seinige nach seinem Vermögen zu bergen, doch das solches mit Vorwissen der nächsten Licent- oder Strand-Bedienten geschehe, welche aber nicht befugt sind, jemanden darinnen zu hindern oder zu beschweren, sondern es sind dieselben vielmehr schuldig, denen verunglückten mit Raht und That ihrem Amt und Pflicht gemäß hülfliche Hand zu leisten; (98) derjenige aber, der einige von der See angetriebene Waaren, Schiffs-Geräth, Kleider und andere Güther, wobey kein Mensch Wie die Bergung anzustellen, und von angetriebenen Güthern?

(91) Bergen heisset die zur See verunglückte Güther oder Menschen retten und in Sicherheit bringen. (92) Pr. See-Recht *cap. 9. art. 1.* (93) *ibid. art. 2.* (94) *ibid. art. 2.* (95) *ibid. art. 3. & 4.* (96) *ibid. art. 5.*

(98) *ibid. art. 7. 8.* Es ist auch eine besondere Strand-Ordnung vom 10. Nov. 1728. in Preussen publiciret, worauf nachher unterm 20. Nov. 1741. eine Declaration erfolget, daß es mit denen frembden Schiffen *jure retorsionis* gehalten werden soll.

Mensch verhanden, findet, oder aus dem Wasser hohlet und berget, ist verbunden, solches dem nächsten Strand-Bedienten oder Dorff-Schultzen einzuliefern oder wenigstens anzugeben, damit es in Sicherheit gebracht werde, sonsten aber nichts davon in sein Haus zu nehmen; wer aber etwas verschweiget, und dennoch dessen überführet werden kan, wird in 10. Rthlr. auch dem Befinden nach in grössere Straffe condemniret, wenn gleich davon nichts unterschlagen oder entwandt worden: (99) wer aber davon vorsetzlich etwas entwendet, wird als ein Dieb, an Leib, Guth und Leben gestraffet. (100)

Was mit denen am Strande gefundenen Güthern weiter vorzunehmen?

§. 4. Bey denen am Strande gefundenen und angegebenen Güthern ist weiter zu mercken 1) daß demjenigen, der solche gefunden und angegeben, eine billige Discretion oder Ergetzlichkeit von der Licent- oder Zoll-Cammer sofort ausgezahlet, selbe aber nebst dem Berge-Geld von dem Eigenthümer wieder guth gethan werden muß; (1) 2) daß die geborgene Güther öffentlich notificiret, und bekant gemacht, (2) inzwischen aber 3) sicher verwahret, oder auch die verderbliche Waaren nöthigenfalls an die Meistbiethende öffentlich verkauffet werden müssen; da denn das daraus gelösete Geld so lange in deposito bleibet; (3) 4) daß dem Eigenthümer binnen Jahr und Tag frey stehet, das geborgene Guth zu reclamiren, da ihm alsdenn, wenn er sich dazu gebührend legitimiret, nach Erstattung des Discretions- und Berge-Geldes und anderer nöthiger Unkosten, imgleichen eines billigen Lager-Geldes solches ohne Verkürtzung abgefolget werden muß. (4)

Wenn sich der Eigenthümer des gestrandeten Guthes nicht meldet?

§. 5. Dafern hingegen der Eigenthümer des gestrandeten und erretteten Guthes binnen Jahr und Tag nach geschehener Notification sich nicht meldet, wird das Guth vor abandonniret oder verlassen gehalten, und der Werth davon der Licent- oder Zoll-Casse zugeschlagen; es wäre denn, daß der Eigenthümer erweisen könte, daß er von der geschehenen Notification keine Nachricht gehabt; (5) Was aber diejenige Sachen, welche auf dem Strande oder Fahr-Wasser verlohren gegangen, als Wracke, verlohrene Ancker und dergleichen betrifft, so der Schiffahrt hinderlich oder gefährlich seyn können, werden selbige auch ohne vorhergängige Notification vor verlohren gehalten, wenn der Eigenthümer solche über 3 Monath liegen und nicht auffsuchen lassen, da nach solcher Zeit einem jeden freystehet, selbige mit Vorwissen des Licents heraus zu hohlen und sich zuzueignen. (6)

§. 6.

(99) *ibid. art. 8. 9. 10.* (100) *ibid. art. 11* (1) *ibid. art. 12.* (2) *ibid. art. 13.* (3) *ibid. art. 14.* (4) *ibid. art. 15.* (5) *ibid. art. 16.* (6) *ibib. art. 17.*

§. 6. Es kan auch sonsten ein Schaden an denen Schiffen geschehen durch die An- und Ubersegelung oder auch Zusammenstossung derselben, dahero die Schiffer davor sorgen müssen, daß ihre Schiffe sowohl auf der Rehde als im Hafen und in denen Flüssen dergestalt vor Ancker geleget und fest gemachet werden, daß sie denen andern Schiffen nicht zu nahe kommen, und durch Stossen oder sonsten keinen Schaden thun, widrigenfalls sie mit ihrem Schiff und gantzen Vermögen davor zu hafften verbunden sind. (7) Dafern aber 1) zwey Schiffe im Segeln von ohngefehr an einander laufen, und eines das andere beschädiget, oder in den Grund segelt, muß einer dem andern den Schaden auf die Helffte gut thun: wenn hingegen die Schiffers Schuld hiebey concurriret, muß derselbe den Schaden über sich und sein Schiff allein ergehen lassen; dergleichen Bewandniß es auch hat, wenn zwey Schiffe sich ohne jemandes Schuld loßgerissen und an einander getrieben, oder auch, wenn sie nahe an einander gelegen, und von ohngefehr durch Wetter und Wasser zusammen gestossen und dadurch beschädiget worden. (8) Von An- und Uebersegelung der Schiffe.

§. 7. Im Fall 2) ein Schiff, so auf der Rehde oder im Hafen vor Ancker oder an Thauen fest lieget, von einem andern vorbeysegelnden Schiffe beschädiget wird, muß dieses dem andern allen verursachten Schaden erstatten; dafern aber solches aus dringender Noth geschehen, und der Schiffer es erweisen kan, darf er nur den halben erlittenen Schaden dem andern gut thun, seinen eigenen Schaden aber muß er sodenn allein tragen. (9) Wenn endlich 3) viele Schiffe vor Ancker oder angethauet beysammen liegen, und eines davon durch Sturm und Ungewitter loßgerissen und wieder ein anderes so gewaltsam getrieben oder geworffen wird, daß beyde Schiffe Schaden nehmen, muß das angetriebene Schiff dem andern gleichfalls den halben Schaden ersetzen: es wäre denn, daß das Schiff durch des Schiffers Schuld oder Untauglichkeit der Thauen loßgeworden, da sodenn derselbe allen daraus entstandenen Schaden erstatten muß. (10) Wenn Schiffe sich im Hafen einander beschädigen?

§. 8. Bey vorgefallenem Schiffbruch, Strandung, Werfung der Güther oder anderweitiger Verunglückung des Schiffes, muß der Schiffer, sobald solche geschehen, mit allem seinem Volck bey der nächsten Licent-Cammer, oder da selbe zu weit entlegen, bey der Obrigkeit des Orts eine solenne eydliche Erklärung von allen und jeden Umständen der Was der Schiffer nach erlittenen Schiffs-Schaden vorzunehmen?

(7) Pr. See-R. *art. 25.* (8) *ibid. art. 21.* (9) *ibid. art. 22.* (10) *ibid. art. 23.*

der unglücklichen Begebenheit thun und solche gebührend verschreiben lassen, auch eine beglaubte Abschrifft zu sich nehmen, und selbe denen Interessenten des Schiffes und des Guthes mit dem fordersamsten notificiren.(11) Wenn aber der Schaden durch An- und Uebersegelung oder durch Zusammenstossung der Schiffe im Hafen oder an der Stadt geschehen, muß der Beschädigte bey Verlust seines Rechtes selben alsofort und längstens innerhalb 48. Stunden beym Licent oder Zoll-Amt angeben; dafern derselbe aber auf der See oder an einem abgelegenen Ort vorgefallen, in gleicher Zeit nach seiner Ankunft gehörig declariren und um die Untersuchung anhalten.(12)

Von Taxirung und Erstattung des Schadens.

§. 9. Bey Untersuchung und Ersetzung des Schadens und der Taxa oder Berechnung des Werths sowohl des einen als des andern Schiffes wird lediglich auf das Schiff selbst und dessen zur Zeit der vorgefallenen Beschädigung darauf verhandene Geräthschafft gesehen; das darauf geladene Guth aber, wie auch die Fracht, Heuer und dergleichen wird nicht in Anschlag gebracht, sondern der Schaden, so durch Unglück, nicht aber durch eines oder des andern erweisliche Schuld herrühret, gehet über jeglichen Eigenthümer,(13) dafern aber bey der Taxe und Untersuchung befunden wird, daß dasjenige Schiff, so bey dem Unglücksfall am meisten gelitten, von solcher Grösse ist, daß die Helffte desselben mehr als den gegenwärtigen halben Werth des andern Schiffes importiret, so ist in solchem Fall das minder oder unbeschädigte Schiff dem andern nicht mehr, als die Helfte seines dermahligen eigenen Werths beyzutragen schuldig, obschon des andern halber Schade sich sonsten höher belaufen möchte.(14)

Was zu Verhütung der Schiffs-Schäden in acht zu nehmen?

§. 10. Damit aber auch allerley Schaden durch Schuld oder Unglück verhütet werde, so ist 1) darauf zu sehen, daß wenn auf den Schiffen Feuer gehalten werden muß, solches auf das sorgfältigste in acht genommen werde, und allemahl zwey oder drey von dem Schiff-Volck dabey zugegen seyn; insonderheit muß bey stürmigem Wetter, wie auch

1. nach der Sonnen Untergang auf denen im Hafen oder nahe bey der Stadt liegenden Schiffen und andern Gefässen kein Feuer gemachet, auch niemahlen einig Pech, Hartz, Oel und dergleichen Feuerfangende Sachen bey zehn Thaler, oder wenn dadurch eine Feuersbrunst entstehet,

(11) Pr. See-R. *cap. 9. art. 6.* (12) *ibid. art. 26.* (13) *ibid. art. 28.* (14) *ibid. art. 27.*

het, bey anderweitiger harten Straffe gekochet oder geschmoltzen werden. (15)

§. 11. Ferner muß 2) der Schiffer, wenn er ein Ancker ausleget, jederzeit ein Boy darauf setzen, dabey aber keine Boy-Linie oder Riep, so über drey Fadem länger als das Wasser tief ist, gebrauchen. Es ist aber der Boy ein Fäßlein oder Stück Holtz mit einem Seil an dem Ancker festgemacht, so den Ort anzeiget, wo der Ancker im Grunde lieget; wornach der Schiffer nicht allein allemahl bey anbrechendem Tage, sondern auch ferner wenigstens alle sechs Stunden zu sehen, oder vor allen Schaden, den ein ander Schiff dadurch leyden könte, zu hafften schuldig ist; es wäre denn, daß der Schiffer bey vorgefallener Beschädigung mit dem Schiffs-Volck bezeigen, auch allerfalls eydlich darthun könte, daß bey Tage sechs Stunden vorher, ehe der Schade geschehen, oder so es bey Nachtzeit gewesen, den Abend vorher noch ein Boy auf dem Ancker gestanden, und derselbe ihm unwissend abgerissen sey, in welchem Fall er dem beschädigten Schiff nur die Helffte zu erstatten gehalten ist. (16) 2.

§. 12. Imgleichen müssen 3) keine Schiffe oder Fahrzeuge auf denen Flüssen im Ein- und Ausgehen sich der Segel gebrauchen, oder für allen Schaden, so dadurch an andern Schiffen und Gefässen, wie auch an denen Brücken, Bollwerck, Ueberfarth und Böthen und sonsten entstehet, zu haften schuldig seyn; (17) Wie denn auch 4) bey Ein- und Aushohlung der Schiffe tüchtiges und dauerhafftes Geräthe gebrauchet werden muß, dahero wenn die Booßhacken aus Untüchtigkeit brechen, oder die Leinen reissen, aller Schaden, so daraus entstehet, zu ersetzen ist; dafern aber selbe sonsten tüchtig gewesen, und dennoch durch Unglück etwa ein Schaden verursachet wird, darf nur die Helfte davon erstattet werden; (18) wer hingegen 5) einiges Schiff-Geräth entwendet, oder auch ein Thau, woran das Schiff festlieget, boßhaffter Weise zerschneidet oder loßmachet, wird nicht allein in Ersetzung des daraus entstandenen Schadens, sondern auch, wenn das Schiff dadurch verunglücket, oder jemand gar zu Tode gekommen, an Leib und Leben gestraffet. (19) 3. 4. 5.

(15) *ibid. art. 29.* (16) *ibid. art. 30.* (17) *ibid. art. 31.* (18) *ibid. art. 32.* (19) *ibid. art. 33.*

6. §. 13. Damit auch 6) die Schiffe bey ihrer Farth keinen Schaden nehmen, muß ein jeder, der ein Wrack oder die Ueberbleibsel derjenigen Schiffe, welche entweder durch Sturm-Winde auf die Küsten getrieben und zerscheutert oder durch ander Unglück unbrauchbar worden, ingleichen Pfähle oder ander Unrath, daran die Schiffe Schaden nehmen können, im Fahr-Wasser findet, andern zur Warnung, wenn es möglich, ein Zeichen dabey setzen, oder solches beym nächsten Licent oder Zoll-Amt oder sonsten am gehörigen Ort bey nachdrücklicher Straffe
7. anzeigen. (20) Endlich muß auch 7) niemand bey Nachtzeiten oder sonsten am Strande Feuer anzünden, um dadurch die Seefahrende in ihrem Cours irre zu machen und zu Unglück zu verleiten; wiedrigenfalls, derjenige, so darüber betroffen, mit allen seinen Rathgebern und Helfern in Ersetzung des Schadens und harte Leibes- oder auch dem Befinden nach Lebens-Straffe condemniret wird. (21)

Tit. XII.

Von denen Delictis oder Verbrechen, so auf denen Schiffen verübet werden. (22)

§. 1.

Vom Diebstahl. Unter die Verbrechen, so auf denen Schiffen vorfallen, wird 1) gerechnet der Diebstahl, wobey zu mercken, daß, wenn gewisse Güther oder Waaren dem Schiffer anvertrauet worden, daß derselbe solche gut und sicher an einen andern bestimmten Ort bringen soll, dieselben aber unterwegens gestohlen worden, der Schiffer selbst davon Rede und Antwort geben, und den Schaden ersetzen muß, weil er alle Gefahr über sich genommen; wenn er aber ausdrücklich abgeredet, daß ein jeglicher Passagier seine Sachen selbst in acht nehmen soll, ist er nicht schuldig davor responsable zu seyn: Dafern hingegen der Schiffer von denen Sachen, die ihm anvertrauet sind, so viel nicht liefert, als er empfangen, muß er für die fehlende allerdings stehen; doch muß derjenige, der die Waaren abgeliefert, erweislich machen, daß dem Schiffer würcklich

(20) *ibid. art. 34.* (21) *ibid. art. 35.* (22) Weil im Preußischen See-Recht nichts eigentliches von dieser Materie enthalten ist, so kan davon LOCCENIUS *de jure maritimo Lib. 3. cap. 8.* nachgelesen werden.

lich so viel geliefert worden, welches allenfalls auch durch einen Eyd, der nach Beschaffenheit der Umstände entweder dem Beklagten oder auch dem Kläger zu finden, geschehen kan. (23)

§. 2. Wenn hingegen ein Schiffer einige Gelder an einen fremden Ort zu bringen von seinen Freunden ins Schiff genommen, er aber solche aus keiner üblen Intention sondern aus dringender Noth in seinen Nutzen verwandt, kan er keinesweges wegen Diebstahl belanget werden, sondern ist nur schuldig, solche hinwiederum zu erstatten; dafern aber sothane Gelder auch ohne des Schiffers Schuld verlohren gegangen, ist der Schiffer dennoch ex actione de recepto gehalten davor zu stehen und selbe zu erstatten; es wäre denn, daß der Verlust durch einen ungefehren Unglücksfall als durch Schiffbruch, Seeräuber und dergleichen sich zugetragen, da derselbe sodenn gemeiniglich über den Debitorem gehet, dafern nicht etwa der Creditor ausdrückliche Ordre gestellet hätte, daß das Geld eben durch diesen Schiffer überschicket werden sollte, auf welchen Fall der Schade allein über den Creditorem gehen würde. Wenn ein Schiffer fremdes inhabendes Geld aus Noth angreifft, oder dieses sonst verlohren gehet?

§. 3. Wenn 2) ein gewaltsamer Raub etwa beym Schiffbruch oder bey Strandung oder Eroberung eines Schiffes vorgegangen, wird derjenige, der solchen ausgeübet, nebst allen seinen Helffern, wie ein anderer Räuber gestraffet; ja so gar wird derjenige, der ein fremdes Schiff wieder den Willen des Eigenthümers an sich gezogen und gebrauchet, wie ein Räuber angesehen. In dem Schiff selbst aber muß keine Gewalt weder an dem Schiffer und seinen Leuten noch an denen Gütern und Waaren bey Lebens-Straffe verübet werden; wie denn auch derjenige, welcher in dem Hafen oder am Licent unzuläßiger und gewaltsamer Weise einen höhern Zoll, als geordnet worden, dem Schiffer ausgepresset, billig hart gestraffet wird. Vom gewaltsamen Raube.

§. 4. Wer 3) auf dem Schiff dem andern mit verbal- oder gar real-Injurien begegnet, wird billig wie ein Injuriant angesehen und hart bestrafet; (24) dem Schiffer aber stehet frey, die Schiffleute, so in seinem Brod sind, wenn sie es verdienet, gebührend zu bestraffen, und wer sich dem Schiffer opponiret, oder auch einen Aufruhr erreget, Von Injurien, Aufruhr und Verwundungen.

(23) Hieher gehöret auch die actio de receptis und in factum, wovon *in Tit. ff. Nautæ, caupones, Stabularii ut recepta restituant.*

(24) Und kan sodann nach der Königlichen Declaration wie in Injurien-Sachen vom 6. Nov. 1734. verfahren werden.

get, kan gar am Leben gestraffet werden. (25) Wer aber von denen Schiffsleuten auf den andern in dem Schiff ein Messer oder Degen ziehet, ob er gleich denselben nicht verwundet, dem wird nach einigen Schiffs-Ordnungen das Messer durch die Hand geschlagen, welches er zwischen denen Fingern wieder durchziehen muß, oder er wird mit dem Schiff-Seil unter dem Boden des Schiffes durch die See durchgezogen oder auf eine andere Art hart gestraffet. (26.)

Noch von einigen Schiffs-Verbrechen.

§. 5. Unter die Verbrechen bey denen Seefahrenden wird annoch gerechnet, 4) wenn der Schiffer ohne Befehl der Rehder oder Befrachter falsche Flaggen führet, und dadurch in Unglück kommt, daß er Schiff und Güther verlieret, da er sodenn allen Schaden zu ersetzen verbunden ist; wenn er aber solches auf Ordre gethan, ist er davon frey; (27) 5) wenn auf dem Schiff die Beth-Stunden oder der Gottesdienst verabsäumet wird; 6) wenn diejenige, so auf dem Schiffe befindlich, freventlich schweren und fluchen, oder auch 7) verbothene Spiele spielen, oder andere Leichtfertigkeit treiben, da denn die fürnehmere mit Geld-Strafe beleget, die geringere hingegen an die Masten gebunden und mit Thauen oder auf eine andere Weise gezüchtiget werden. (28) Die übrige Verbrechen aber werden sonsten nach denen gemeinen Rechten bestraffet.

Tit. XIII.

Vom Gerichtlichen Procefs in See- und Schiffs-Sachen.

§. 1.

Wo die See- und Schiffs-Sachen erörtert werden?

Wenn in See- und Schiffs-Sachen Streitigkeiten vorfallen, so kan solche nicht ein jeder Richter entscheiden, sondern es sind desfals in Preussen besondere Collegia angeordnet, vor welchen alle See- und Schiffs-Händel privative erörtert werden müssen, (29) zu

(25) Pr. See-R. *cap. 4. art. 32.*

(26) Wie solches JOH. LOCCENIUS *de jure maritimo Lib. 3. cap. 8. §. 18.* bezeuget und sich deßfals auf des Königes von Schweden CAROL. IX. See-Recht art. 24. beziehet.

(27) Conf. STRACCHA *de Mercatura part. 3. de naut. n. 25. sequ.*

(28) Pr. See-R. *cap. 4. art. 28.* (29) Pr. See-R. *cap. 10. art. 2.*

zu solchem Ende ist in Königsberg die Admiralitäts-Cammer oder das Licent-Collegium fundiret, welches alle Woche zweymahl, nehmlich Montag und Donnerstag von 8. bis 12. Uhr seine ordentliche Sessiones hält; doch aber auch in importanten Sachen, die keinen Verzug leiden, gegen Erlegung zwey Thaler von dem Parth, so solches suchet, ausserordentlich zusammenkommt; In Pillau und Memel sind gleichfalls besondere Licent-Cammern angeleget, welche die strittige Sachen alle Tage vorzunehmen und zu entscheiden schuldig sind, jedoch wenn dieselben über 20. Thaler importiren und dabey insonderheit zweifelhaft und weitläuftig sind, müssen sie an das Licent-Collegium zu Königsberg verwiesen werden. (30)

§. 2. Zu denen Sachen, welche vor das Licent-Collegium gehören, werden nicht allein diejenige Streitigkeiten gerechnet, die wegen der Schiffe, Bordinge und anderer Schiffs-Gefässe, imgleichen wegen der eingeladenen Güther sich ereignen, sondern auch alle übrige Händel, die zwischen Kaufleuten, Rehdern, Schiffern, Schiffs-Volck, Handwerckern und allen, die mit der Schiffarth was zu thun haben, vorkommen; insbesondere auch alle Schuld- und Arrest-Sachen, die aus der Schiff- und Strohmfahrt herrühren, nicht minder die geringe bey der Schiffarth vorkommende Injurien, so keine schwere Leibes-Straffe nach sich ziehen: (31) Wenn aber über jemanden, der ein Schiff, Bording oder ander Fahrzeug besitzet, ein Concurs entstanden, muß das Gericht, wo der Concurs-Proceß erörtert wird, das Licent-Collegium durch Subsidial-Schreiben ersuchen, daß das Schiff oder Fahrzeug nach vorhergängiger Taxe öffentlich verkauffet, und das daraus gelösete Geld an das Gericht, wo der Concurs-Proceß geführet wird, eingesandt, auch die Interessenten dahin verwiesen werden. (32)

Was für Sachen für das Licent-Collegium gehören.

§. 3. Gleichwie bey allen andern Gerichten die Citation oder Fürladung des Gegentheils als ein wesentliches Stück des Processes nöthig ist, also wird dieselbe auch in Licent-Sachen erfordert; dahero derjenige, der einen andern beym Licent-Collegio verklagen will, sich Tages vorhero bey dem Directore, oder in dessen Abwesenheit bey dem nächsten Rath und zwar längstens um 3. Uhr nach Mittage melden, und um Citation und Fürladung seines Contraparts mit Anzeigung der Ursache, warum er dasselbe belangen will, anhalten muß; wiewohl wenn

Wie die Citation zu suchen?

(30) *ibid. art. 4.* (31) *ibid. art. 1.* (32) *ibid. art. 3.*

wenn periculum in mora, und die Sache keinen Verzug leidet, die Ladung auch später und desselben Morgens, wenn die Session ist, geschehen kan, da sodenn dergleichen Sachen vor allen andern vorgenommen und abgemachet werden müssen. (33)

Wie die Citationes abzufassen und einzuhändigen?

§. 4. Ob nun wohl beym Licent-Collegio keine schriftliche Citationes, wie bey andern Cellegiis in ordinairen Processen statt finden, so ist dennoch um mehrerer Ordnung eingeführet, daß wenn die Citation nachgegeben worden, dem Aufwarter ein Ladezettel, welcher vom Directore, nächsten Rath oder Secretario unterschrieben werden muß, eingehändiget werde; worinnen vom Secretario zu exprimiren: 1) der Nahme des Klägern oder dessen, der laden lässet, 2) der Nahme des Beklagten, der geladen wird, 3) die Ursache, warum er geladen wird, 4) der Ort und die Zeit, wo und wenn der Geladene erscheinen soll, 5) die Art, wie er geladen wird, ob nur schlechterdings oder bey Strafe, imgleichen ob er in Person oder durch einen Gevollmächtigten erscheinen soll, welcher Ladezettel dem Geladenen in Person, oder wenn er etwa nicht anzutreffen, in seiner Behausung zu insinuiren, und den Bedienten anzudeuten, solchen sogleich dem Geladenen abzugeben, (34) wiewohl in geringen Sachen eine blosse mündliche Citation gnug, auch bey denen Licent-Cammern in Pillau und Memel nur gebräuchlich ist. (35)

Wie die Parthen in Termino erscheinen müßen?

§. 5. In dem angesetzten Termin müssen Kläger und Beklagter mit fertigen Sachen persönlich erscheinen, wiewohl einem Schiffer auch frey stehet, entweder einen Mäckler oder den Kaufmann, an den er addressiret ist, zur Assistenz mit zu bringen; denen Kaufleuten aber ist freygelassen, wenn sie in Person nicht erscheinen können, ihren Buchhalter oder Handels-Gesellen, jedoch mit völliger Instruction und gemessener Ordre abzuschicken; Advocaten hingegen werden ohne special-Concession des Licent-Collegii nicht admittiret. (36) Wenn übrigens jemand in eines Auswärtigen Nahmen sich als Gevollmächtigter angiebet, muß derselbe vor alles einstehen, was aus der Sache kommt, auch dasjenige præstiren, was durch Urtheil und Recht gefunden wird; wenn er aber Gelder heben, oder einige dem Principalen præjudicirliche Actus vornehmen wollte, muß er eine gerichtliche oder wenigstens von einem

(33) *ibid. art. 5.* (34) *ibid. art. 6.* (35) *ibid. art. 7.*
(36) *ibid. art. 8.*

einem Notario attestirte Vollmacht vorzeigen, oder auch vor alles einstehen und desfalls Caution bestellen. (37)

§. 6. Wenn der Beklagte im ersten Termin nicht erscheinet, muß derselbe zum zweyten mahl bey Straffe geladen werden, und wenn er sodenn erscheinet, und keine erhebliche Ursachen seines Ausbleibens anzeigen kan, der Aufwarter auch die geschehene Ladung einzeuget, muß derselbe wegen seines Ungehorsams 2. Rthlr. Strafe erlegen, auch alle Unkosten des ersten Termins, die sowohl auf die ordinaire als extraordinaire Session verwandt sind, entrichten. (38) Dafern er aber im zweyten Termin nicht erscheinet, ist er in die Straffe, wobey er geladen worden, verfallen, und wird auf Anhalten des Klägers zum drittenmahl dergestalt citiret, daß wenn er nicht erscheinen sollte, er weiter nicht gehöret, sondern die Klage vor zugestanden, gehalten, und er nach des Klägers Zurechtstellung condemniret werden soll: (39) Falls er nun in diesem dritten Termin erscheinet, muß er zuforderst die verfallene Strafe und die Unkosten entrichten; wenn er aber auch alsdenn nicht erscheinet, wird er weiter nicht gehöret, sondern die Klage vor zugestanden angenommen, und er nach denen Petitis des Klägern verurtheilet. (40)

Wenn der Beklagte in den angesetzten Terminen nicht erscheinet?

§. 7. Wenn hingegen der Kläger in den angesetzten Terminen nicht erscheinet, der Beklagte aber sich meldet, ist der Kläger desfalls 4. Rthlr. Straffe zu erlegen und dem Beklagten die auf den verabsäumten Termin verwandte Unkosten zu bezahlen schuldig, dieser aber ehe solches geschehen, auf die Klage zu antworten nicht verbunden; dafern er aber auch im andern Termin ausbleibet, wird der Beklagte von allen Ansprüchen des Klägern loßgesprochen; (41) im Fall auch der Kläger, der zur Stelle ist, oder einen Gevollmächtigten alhie hat, seine Klage innerhalb 3. Monathen, von der Zeit an gerechnet, da in der Sache die letzte gerichtliche Handlung vorgegangen, nicht verfordert, wird selbe vor desert und erloschen gehalten; es wäre denn, daß die Sache auswärtige Negotianten angehet, da sodenn die Klage allererst in 6. Monathen verlöschet: (42) wiewohl wenn der Kläger ein segelfertiger Schiffer oder anderer reisender Mann ist, demselben nach Bewandniß der Vorfälle und Umstände eine Jahres- auch noch wohl

Wenn der Kläger in Termino nicht erscheinet, oder die Sache nicht prosequiret?

(37) *ibid. art. 9.* (38) *ibid. art. 10.* (39) *ibid. art. 11.* (40) *ibid. art. 12.* (41) *ibid. art. 13.* (42) *ibid. art. 14.*

längere (43) Frist zu Verforderung seiner Klage verstattet wird, wenn er nur ad Protocollum verlautbahret, daß er sich sein Reicht vorbehalten, und die angefangene Sache, so bald es möglich, verfordern wolle. (44)

Was bey dem Procefs selbst in acht zu nehmen?

§. 8. Bey dem Procefs selbst, wenn Kläger und Beklagter in dem angesetzten Termin erschienen, ist folgendes zu observiren: 1) daß der Kläger seine Klage mündlich, kurtz und deutlich vorstelle und zugleich alle dazu gehörige Documenta (45) übergebe; 2) daß der Beklagte, wenn er einige Exceptiones hat, solche in dem ersten Termin auf einmahl beybringe, und das Licent-Collegium sogleich darüber erkenne, (46) 3) daß wenn dergleichen Exceptiones nicht verhanden, oder selbe aberkant worden, Beklagter auf die Klage alsofort gebührend und punctatim antworte, auch zugleich, dafern er eine Gegenklage hat, selbe gebührend beybringe und seine zur Sache gehörige Documenta (47) einliefere; 4) daß hierauf der Kläger replicire und der Beklagte duplicire, sintemahl keine mehrere Propositiones zugelassen (48) werden; 5) daß nach geschehenem Vortrage der Sache die Sühne oder ein Vergleich zwischen denen streitenden Partheyen versuchet, (49) und wenn 6) selbe nicht zum Stande kommt, in der Sache vom Licent-Collegio alsofort gesprochen werde. (50)

Von Admittirung der Advocaten und dem schrifftlichen Procefs.

§. 9. Wenn hingegen die Sache einer weitern Ausführung bedarff, so stehet es schlechterdings beym Licent-Collegio, wie und welchergestalt der Procefs ferner soll instruiret werden; (51) wenn nun dasselbe vor nöthig findet, Advocaten zu admittiren, so sind dieselben laut ihrem Eyde und Gewissen schuldig so wie bey andern Gerichten ihr Ambt treu und fleißig in acht zu nehmen, sich der Deutlichkeit und Kürtze zu

(43) Insonderheit wenn der Kläger in solcher Jahres-Frist verstorben, oder immer zur See oder auf der Reise begriffen gewesen, und an den Orten, wo er hingekommen, keine Gelegenheit gehabt einen Gevollmächtigten nach diesem Orth zu bestellen, oder daß er kranck gewesen, gefangen worden, und andere dergleichen Unglücks-Fälle ihm zugestossen, welche doch erwiesen werden müssen.

(44) *ibid. art. 15.* (45) *ibid. art. 16.* (46) *ibid. art. 17.* (47) *ibid. art. 18.* (48) *ibid. art. 19.*

(49) Wozu zwar keiner kan gezwungen werden, doch muß das Licent-Collegium allen Fleiß anwenden, die Partheyen in der Güte auseinander zu setzen, *ibid. art. 20.* (50) *ibid. art. 21.* (51) *ibid. art. 22.*

zu befleißigen, aller scoptischen und anzüglichen Redens-Arten sich zu enthalten, keine nöthige Umstände wegzulassen, die Documenta nicht zurückzuhalten, auch die Sühne und den Vergleich auf alle Weise zu befördern. (52) Im Fall aber auch in der Sache schrifftlich zu verfahren, und dasjenige, so mündlich fürgekommen, Loco protocolli einzugeben gefunden wird, muß solches in duplo übergeben und demselben alle nöthige documenta beygeleget, auch alles was vom Gegentheil beygebracht, gründlich wiederleget werden, damit darauf alsofort erkant werden könne; (53) dafern es aber nöthig, die Protocolla zu extradiren, wird an statt des Loco ulterioris protocolli nur ein Schluß-Satz erfordert, wobey es, wenn kein Beweiß durch Zeugen geführet wird, sein Bewenden hat. (54)

§. 10. Wenn die Sache auf einen Beweiß mit Zeugen ankommmt, so darf in gringen Sachen, die nicht über 100. fl. pr. importiren, nur ein summarisches Verhör angestellet werden, da denn die Zeugen nöthigen Falls ihre summarische Aussage beschweren müssen; (55) in wichtigen Sachen hingegen muß ein legales Zeugen-Verhör auf Articul und Interrogatoria vorgenommen werden; wobey zu observiren, daß wenn nach gefundenem Zeuges-Verhör die Articul und Interrogatoria in dem angesetzten Termin übergeben worden, 1) sowohl die Zeugen zu Ablegung des Eydes und zur Abhörung, als auch das Gegentheil ad videndum jurare adcitiret, und beyden zugleich die Articul zugestellet werden müssen; (56) Diese Articul müssen 2) kurtz und deutlich seyn, und nichts mehr als die zu erweisende Puncte in sich halten; (57) die Zeugen hingegen müssen solche Leute seyn, die denen Rechten nach zum Zeugniß zugelassen, dahero auch keine Exceptiones, wider die Articul und Zeugen, dafern sie nicht offenbahr und sogleich erweißlich gemacht werden können, angenommen werden. (58)

Wie mit dem Zeugen-Verhör zu verfahren?

1)

2)

§. 11. Die Zeugen sind 3) schuldig, auf die erste Citation zu erscheinen, oder dem Parth alle durch ihr Ausbleiben verursachte Schäden und Unkosten zu erstatten, daneben wegen ihres Ungehorsams zum ersten mahl zwey, zum andern mahl aber vier Thaler, dafern sie nicht gnugsame und erweisliche Entschuldigungen haben, zu erlegen: wenn sie aber auf die dritte Citation ausbleiben, können sie entweder durch ihren ordentli-

3)

(52) *ibid. art. 23.* (53) *ibid. art. 24.* (54) *ibid. art. 25.* (55) *ibid. art. 27.* (56) *ibid. art. 28.* (57) *ibid. art. 29.* (58) *ibid.*

chen Richter oder durch militairische Hülfe sistiret, und zu Erlegung der
4) Strafe angehalten werden; (59) Im Fall auch 4) auswärtige Zeugen, die am andern Ort wohnhafft, benennet worden, muß die Obrigkeit des Orts durch Compass-Schreiben ersuchet werden, die Zeugen auf die Articul und Interrogatoria, welche zu dem Ende mitzuschicken, zu verhören, und die Aussage zurück zu senden. (60)

5) §. 12. Wenn auch 5) reisefertige oder andere, einige Zeugen ad perpetuam rei memoriam verhören lassen wollen, ist ihnen solches ohne eintzige Contradiction nachzugeben; die Aussage der Zeugen aber muß so lange, bis das Parth solche vonnöthen hat, verschlossen asserviret
6) werden; (61) Es ist auch dem Gegentheil 6) ein Gegenbeweiß durch Zeugen, zugelassen; es muß aber derjenige, der solchen führen will, in der nächsten Session, nachdem die Probatorial-Articul übergeben sind, seine Reprobatorial-Articul nebst Benennung der Reprobatorial-Zeugen insinuiren, und übrigens eben so, wie bey der Probation gemeldet, verfah-
7) ren. (62) Worauf 7) wenn die gesammte Zeugen verhöret sind, derselben Aussage in einen Rotulum gebracht und denen Parthen auf ihr
8) Anhalten publiciret werden muß; (63) wenn nun solches 8) geschehen, hat kein fernerer Beweiß mehr statt, es wäre denn, daß der Producent eydlich erhalten könte, daß ihm vorhero von diesem Beweise nichts be-
9) wust gewesen. (64) Endlich folget 9) auf der Zeugen Aussage sogleich das Urtheil, und werden die sonst gewöhnliche Salvationes und Refutationes Testium nicht anders als auf Erfordern des Judicii zugelassen. (65)

Vom Eyde und Vergleich, item wie in Pillau und Memel verfahren werde?

§. 13. Dafern einem oder dem andern Parth ein Eyd auferleget wird, so muß zugleich in dem Urtheil, worinnen der Eyd gefunden, ein Termin, wenn derselbe abzuschweren, festgesetzet werden, (66) und im Fall die Parthe in wehrendem Procefs sich unter einander vergleichen, müssen sie den Vergleich bey dem Licent-Collegio ad protocollum verlautbahren, damit solches wisse, daß die Sache abgethan sey. (67) Wenn hingegen bey denen Licent-Cammern in Pillau und Memel ein Streit entstehet, wird kein schrifftlicher Procefs oder förmliches Zeuges-Verhör daselbst gestattet, sondern es müssen die Sachen mündlich vorgetragen

(59) *ibid. art 30.* (60) *ibid. art. 31.* (61) *ibid. art. 32* (62) *ibid. art. 33.* (63) *ibid. art. 34.* (64) *ibid. art. 35.* (65) *ibid. art. 36.* (66) *ibid. art. 37.* (67) *ibid. art. 38.*

getragen, auch die Zeugen nur summariter verhöret werden; doch sind dieselbe schuldig auf Erfordern des Gegenparts ihr summarisches Zeugniß eydlich zu bestärcken. (67)

Von Publicirung der Urtheile.

§. 14. Sobald nun die streitende Partheyen gnüglich entweder mündlich oder schrifftlich gegen einander gehöret sind, muß das Licent-Collegium alle beygebrachte Umstände und Beweißthümer wohl erwegen, sich eines Urtheils einigen, und solches, wenn die Parthe nur mündlich verhöret worden, sogleich, wenn sie aber schrifftlich verfahren, nach vorhergegangener Citation publiciren: (68) ob nun gleich das eine oder das andere Parth auf die Citation nicht erscheinen möchte, muß dennoch mit der Publication des Urtheils verfahren, und dasselbe dem ausgebliebenen Parth auf seine Unkosten abschrifftlich zugesandt werden. (69)

Wenn die Appellation zu interponiren?

§. 51. Wenn nun jemand durch das publicirte Urtheil sich graviret befindet, stehet demselben frey, davon die Appellation an die Königliche Kriegs- und Domainen-Cammer alhie in Königsberg zu interponiren. Es läufft aber das fatale die Appellation zu interponiren nicht länger als drey Tage, nehmlich von dem Tage des publicirten Urtheils bis auf den dritten Tag vor 12. Uhr Mittags, da der Appellant beym Secretario des Licent-Collegii mit Erlegung der gewöhnlichen 8. fl. pr. Schald-Gelder sich angeben, und daß solches geschehen, unter das Urtheil sich attestiren lassen muß. (70) Dafern hingegen ein kürtzerer Terminus in dem Urtheil, demselben ein Gnügen zu thun, enthalten ist, muß die Appellation vor Ablauf desselben, und wenn es in continenti heisset, vor 4. Uhr desselben Tages interponiret werden, nach Verfliessung solcher Zeit aber wird keine Appellation mehr angenommen. (71)

In welchen Fällen keine Appellation statt finde?

§. 16. Es giebet aber auch gewisse Fälle, da gar keine Appellation statt findet, als 1) wenn die Sache nicht über 20. Rthlr. sich beläufft; 2) Wenn nur ein Interlocut verhanden, oder allein über einen Neben-Punct gesprochen worden, welcher in der Haupt-Sache dem Parth gar nicht præjudiciret; 3) Wenn von der Execution eines Urtheils, so bereit die Krafft Rechtens ergriffen, will appelliret werden; (72) Wobey noch 4) dieses zu mercken, daß wenn gewisse privilegirte

(67) *ibid. art. 39.* (68) *ibid. art. 40.* (69) *ibid. art. 41.* (70) *ibid. art. 42.* (71) *ibid. art. 43. & 44.* (72) *ibid. art. 45.*

Schiffs-Schulden, als Fracht, Heuer vom Schiffer oder Schiffs-Volck, Bodmerey oder dergleichen zu zahlen gefunden worden, solche der Appellation ohngeachtet, executive beygetrieben, und beym Licent-Collegio deponiret, auch daselbst solange asserviret werden müssen, bis die Sache von der Appellations-Instanz decretiret worden. (73)

Wie die Appellation zu introduciren und prosequiren, ingleichen von der Provocation ans Hof-Lager.

§. 17. Wenn nun die Appellation interponiret ist, muß das Licent-Collegium alsofort den Tag darauf einen Termin von 3. bis 8. Tagen, oder auch wenn die Sache keinen Verzug leidet, oder selbe einen Segelfertigen Schiffer betrifft, nur von 24. Stunden zu Collationirung der Acten und Einbringung des Schaldes ansetzen; dafern aber der Schald nicht beygebracht wird, werden die Acta ohne Schald an die obere Instanz eingeschickt und daselbst justificiret; (74) Sobald nun das Justifications-Decret an das Licent-Collegium remittiret worden, muß solches denen Parthen alsofort nach vorhergängiger Citation publiciret, und was darinnen gefunden, schleunig zur Execution gebracht werden. (75) Doch stehet denen Parthen frey in wichtigen Sachen auch von denen Decretis an Sr. Königlichen Majestät höchste Person zu provociren, es muß aber sothane Provocation innerhalb 10. Tagen von der Zeit des publicirten Decreti schrifftlich mit Erlegung gewisser Succumbenz-Gelder übergeben, und übrigens damit eben so, wie in der Revisions-Ordnung des Commercien-Collegii verordnet ist, verfahren werden. (76)

Wie von den Licent-Cammern in Pillau und Memel zu appelliren?

§. 18. Wenn bey denen Licent-Cammern in Pillau und Memel ein Urtheil ausgesprochen worden, stehet dem gravirten Theil gleichfals frey binnen 3. Tagen an das Licent-Collegium in Königsberg zu appelliren, doch dörffen die Parthe keine Schald-Gelder dabey erlegen, sondern die Acta müssen mit ersterer Post verschlossen dem Licent-Collegio eingesandt werden, und ist sodenn der Appellant schuldig binnen 8. Tagen von der Zeit der interponirten Appellation an seine Gravamina entweder mündlich oder schrifftlich beyzubringen, worauf die Sache alsofort muß justificiret werden. (77)

Von der Execution der Urtheile.

§. 19. Die ausgesprochene Urtheile und Decreta sind alsofort zur Execution zu bringen, und zwar wenn Waaren unter des Licent-Collegii

(73) *ibid. art. 46.* (74) *ibid. art. 47.* (75) *ibid. art. 48.* (76) *ibid. art. 49.* (77) *ibid. art. 50. & 51.*

Collegii Jurisdiction verhanden, müssen selbe durch öffentlichen Verkauff, welcher vorhero durch publiqve Anschlag-Zettel 8. bis 14. Tage bekant zu machen, an den Meistbiethenden Gerichtlich in Gegenwart eines Raths und Secretarii des Licent-Collegii zu Gelde gemachet werden; (78) wenn aber ein Schiff, Bording oder ander Fahrzeug zu verkauffen ist, muß dasselbe vorhero auf Verlangen der Parthe taxiret, und dabey vom geschworenen Schiffs-Zimmer-Meister, Reiffschläger und Seegelmacher mit Zuziehung des Schiffers ein richtiges Inventarium von der Schiff-Geräthschafft verfertiget, und alsdenn der Verkauf, wenn selbiger vorhero in einem zulänglichen Termin bekandt gemachet, an den Meistbiethenden auf obige Art vorgenommen werden. (79) Der Licitant aber ist schuldig, das licitirte Kauf-Geld binnen 24. Stunden zu erlegen, und müßen ihm darauf die Waaren abgefolget, oder das Schiff oder Bording ihm nebst dem Inventario adjudiciret und übergeben werden; im Fall aber keine Effecten unter (80) der Licent-Jurisdiction verhanden, muß der Richter, unter dessen Jurisdiction derjenige, wider welchen die Execution vorgenommen werden soll, sich befindet, vom Licent-Collegio ersuchet werden, solche binnen 24. Stunden oder auch alsofort zu bewerckstelligen, der sodann selbige unverzüglich zu verrichten, oder vor allen Schaden zu hafften verbunden ist. (81)

§. 20. Dafern wegen eines Schiffes, Bordings oder andern Fahrzeuges entweder bey der Execution oder im Anfang sich mehr Creditores zugleich angeben, und selbe aus denen daraus gelöseten Geldern insgesamt nicht bezahlet werden können, müssen die gesamte Creditores zuforderst ihre Documenta produciren, und den Grund ihrer Anforderung klärlich darthun, worauf die Schulden, insoweit die Massa bonorum zureichet in folgender Ordnung zu lociren und durch ein Prioritäts-Urtheil festzusetzen: 1) die Berge-Gelder von der letzten Reise, 2) die Heuer oder Miethe des Schiffers und des Schiffs-Volcks von der letzten Reise, 3) die auf der letzten Reise vorgefallene Haverey-Grosse; 4) die Reparations-Kosten des Schiffes von der letzten Reise; wenn aber die Reparation nach der Haverey geschehen, gehen die darauf gewandte Kosten der Haverey vor; 5) die Bodmerey-Schulden, so nicht über Jahr und Tag nach der Verfall-

Vom Prioritäts-Urtheil im Schiffs-Concurs.

(78) *ibid. art. 52. 53. 54. 55.* (79) *ibid. art. 56.* (80) *ibid. art. 57.* (81) *ibid. art. 58.*

Verfall-Zeit alt sind, da denn wie oben gemeldet, die jüngere der ältern vergehet; 6) die beym Licent ingrossirte Schulden nach denen datis der Ingrossation; 7) die Arrestanten nach der Zeit der angelegten Arresten, 8) alle andere Schiffs-Schulden pro rata, ohne zu untersuchen, wie alt sie sind, oder wo sie herrühren. (82)

Von Arresten in See- und Schiffs-Sachen.

§. 21. Was endlich die Arreste betrifft, dafern jemand nöthig findet, entweder auf ein Schiff, Bording oder ander Fahrzeug, oder auch auf die darinnen befindliche Ladungen einen Arrest zu legen, muß derselbe in Königsberg beym Licent-Collegio, in Pillau und Memel aber bey denen dasigen Licent-Cammern angeleget werden, und kan kein ander Richter sich dessen anmassen; (83) derjenige aber, welcher dergleichen Arrest erhalten, ist schuldig, denselben in der nächsten Session Gerichtlich nachzuklagen, widrigenfalls der Arrest vor erloschen gehalten, und auf Anhalten des Arrestanten wieder relaxiret wird. (84) Was schlüßlich die Gerichts-Sportuln anlanget, so wird es damit theils nach der besondern Instruction des Secretarii vor die Charte partien und protesta nach der bisherigen Usance, theils wie bey andern Gerichten, nach Verordnung des Preußischen Land-Rechts gehalten. (85)

S. D. G.

(82) *ibid. art. 59.* (83) *ibid. art. 60.* (84) *ibid. art. 61.* (85) *ibid. art. 62.*

Erstes Register

Der Einleitung zum Preußischen See-Recht.

Tit. I. Vom See-Recht insgemein. Pag. 3.
Tit. II. Von den Personen die beym See-Recht vorkommen. Pag. 7.
Tit. III. Von dem Recht und Ambt der Schiffs-Reder. Pag. 13.
Tit. IV. Vom Ambt des Schiffers. Pag. 14.
Tit. V. Vom Ambt und Recht des Schiff-Volcks. Pag. 21.
Tit. VI. Von den Schiffen und deren dinglichen Recht. Pag. 27.
Tit. VII. Von Befrachtung der Schiffe. Pag. 30.
Tit. IIX. Von denen Contracten, so bey denen Schiffs-Händeln vorkommen, und zwar anfänglich von der Versicherung, oder Assuranz. Pag. 36.
Tit. IX. Von der Bodmerey. Pag. 43.
Tit. X. Von der Haverey. Pag. 47.
Tit. XI. Von den Schiffs-Schäden. Pag. 54.
Tit. XII. Von denen Delictis, oder Verbrechen, so auf denen Schiffen verübet werden. Pag. 60.
Tit. XIII. Vom Gerichtlichen Process in See- und Schiffs-Sachen. Pag. 62.

Zweytes Register

A.

Admiral general. Pag. 9. §. 4.
Admiral. Pag. 9. §. 5.
Admiral-Vice. Pag. 9. §. 5.
Admiral-Contre. Pag. 10. §. 6.
Arreste in See- und Schiffs-Sachen, wo sie zu suchen. Pag. 72. §. 1.
Assuranz was sie sey. Pag. 72. §. 21.
= = was dazu erfordert wird. Pag. 37. §. 2.
= = wo sie nicht statt findet. Pag. 39. §. 7.
= = was sonsten bey derselben zu mercken. Pag. 43. §. 11.
Assuradeurs wenn und wie lang die Gefahr über sie gehet. Pag. 42. §. 11.
= = was sie für Schaden zu erstatten. Pag. 42. §. 14.
= = was sie nicht erstatten dörffen. Pag. 42. §. 15.

B.

Befrachtung der Schiffe was sie sey. Pag. 30. §. 1.
= = wenn sie vom Befrachter nicht bewerckstelliget. Pag. 32. §. 6.
= = was bey derselben sonsten zu mercken. Pag. 33. §. 8.
Bergelohn Pag. 55. §. 2.
Bergung wie selbige anzustellen. Pag. 55. §. 3.

Bodmerey was sie sey. Pag. 43. §. 1.
= = wie hoch die Interesse davon bedungen werden könne. Pag. 44. §. 2.
= = Schulden in was Fällen sie vom Schiffer gemacht werden können. Pag. 44. §. 3.
= = = = = was ihnen zum Unterpfande hafftet. Pag. 45. §. 4.
= = = = = wenn sie bezahlt werden müßen. Pag. 45. §. 5.
= = = = = was sonsten dabey in acht zunehmen. Pag. 46. §. 4.
Bodmerey-Nehmer wenn er die Zahlung leisten müße. Pag. 46. §. 6.
Buddelier was er sey. Pag. 12. §. 10.
Byllbrieffe was sie sind. Pag. 29. §. 7.

C.

Chef d'Escadre. Pag. 10. §. 6.
Charte partie was sie sey und enthalten müße. Pag. 31. §. 2.
= = ist nicht nöthig, wenn ein Schiff von unterschiedenen befrachtet. Pag. 31. §. 3.
Connoissement was es sey. Pag. 32. §. 5.

F.

Fracht muß beym Empfang der Waaren ins Schiff bezahlt werden. Pag. 34. §. 10.
= = in wie weit der Schiffer sich desfalß an die Waaren halten könne. Pag. 34. §. 10.
= = in welchen Fällen sie gehoben werden. Pag. 34. §. 12.

G.

Gemeinschafft, wenn sie zwischen dem Schiff und der Ladung sich endige. Pag. 48. §. 4.
= = wenn sie in Pillau aufhöre. Pag. 49. §. 5.

H.

Haverey was sie sey. Pag. 47. §. 1.
= = Ursachen davon. Pag. 48. §. 2.
= = Schaden was davor zu halten. Pag. 50. §. 8.
= = was nicht davor gerechnet wird. Pag. 50. §. 9.
= = wenn sie bey Bordings statt hat. Pag. 51. §. 10.
= = was vor Sachen dazu contribuiren müßen. Pag. 51. §. 11.
= = was davon befreyet ist. Pag. 53. §. 14.
= = große, ist sofort anzuzeigen. Pag. 53. §. 15.
= = kleine, was dazu gerechnet werde. Pag. 53. §. 16.
= = = = = wo sie zu entrichten. Pag. 54. §. 17.
Hochboots-Mann wer er sey. Pag. 11. §. 9.

J.

Intendant de marine wer er sey. Pag. 10. §. 7.

P.

Police was es sey. Pag. 37. §. 2.
Premie wenn sie zu entrichten. Pag. 37. §. 3.

R.

Rehder wer er sey. Pag. 7. §. 1.
= = wie Gewinn und Verlust unter ihnen zu theilen. Pag. 13. §. 1.
= = wie sein Schiffs-Part auszunehmen. Pag. 13. §. 2.
= = können die Direction des Schiffes selbst führen, oder einem dritten auftragen. Pag. 14. §. 4.

S.

Schiff *assurirtes* wie es in acht zu nehmen. Pag. 40. §. 10.
= = was zu thun, wenn es verunglückt. Pag. 40. §. 11.
= = wenn es nicht abandonnirt werden könne. Pag. 41. §. 13.
= = was bey deßen Arrestirung in acht zu nehmen. Pag. 41. §. 14.
Schiffbruch was er sey. Pag. 54. §. 1.
= = was alßdann vorzunehmen. Pag. 57. §. 8.
Schiff Diebstahl. Pag. 60. §. 1.
Schiffe, wer dieselbe bauen könne. Pag. 25. §. 9.
= = wie deßen Eigenthum zu erlangen. Pag. 27. §. 2.
= = was bey dessen Kauffung zu mercken. Pag. 28. §. 3.
= = was bey dessen Verpfändung. Pag. 28. §. 4.
= = was bey dessen Verarrestirung. Pag. 29. §. 6.
= = Päße. Pag. 29. §. 6.
= = Ueberseegelung. Pag. 57. §. 6.
= = wenn sie sich im Hafen beschädigen. Pag. 57. §. 7.
Schiffer, dessen Ambt. Pag. 8. §. 2.
= = was bey dessen Annehmung zu mercken. Pag. 14. §. 3.
= = was er überhaupt verstehen müße. Pag. 14. §. 1.
= = was er insbesondere zu thun habe. Pag. 15. §. 2.
= = was er bey Befrachtung des Schiffs zu beobachten. Pag. 15. §. 3.
= = was er wegen des Schiffs-Volcks in acht zu nehmen. Pag. 18. §. 8.
= = was wegen des Piloten. Pag. 18. §. 9.
= = was bey Festungen und Kriegs-Schiffe. Pag. 19. §. 10.
= = was auf der Rehde. Pag. 19. §. 11.
= = was in Pillau. Pag. 20. §. 12.
= = was in Königsberg. Pag. 20. §. 13.
= = was bey der Abreise. Pag. 21. §. 14.
= = wenn er frembdes innhabendes Geldt aus Noht angreifft. Pag. 61. §. 2.
Schiffs-Barbier. Pag. 12. §. 11.
Schiffs-*Capitaine* wer er sey. Pag. 11. §. 6.
Schiffs-*Lieutenant*. ibid.
= = Prediger. Pag. 12. §. 11.
= = Schreiber. ibid.
= = Sachen wo sie erörtert werden. Pag. 62. §. 1.
= = = = = gehören vors *Licent-Collegium*. Pag. 63. §. 2.
= = = = = gerichtlicher Process. Pag. 64. 65. &c.
= = Schäden Taxirung und Erstattung. Pag. 58. §. 9.
= = = = = Verhütung was dabey in acht zu nehmen. Pag. 58. §. 10.

= = Waaren Taxirung was dabey in acht zu nehmen. Pag. 38. §. 9.
= = = = = wenn selbige zu hoch taxiret. Pag. 38. §. 5.
= = Zimmermann. Pag. 11. §. 9.
Schiffs-Volck was es ist. Pag. 8. §. 3.
= = von desselben Annehmung und Lohn. Pag. 21. §. 1.
= = so sich zweymahl vermiehtet, oder mit der Miehte entläufft. Pag. 22. §. 2.
= = Lohn, wenn der Schiffer in einen andern Hafen gehet, oder befrieret. Pag. 22. §. 3.
= = = = = wenn der Schiffer einen Noht-Hafen sucht, oder weggenommen wird. Pag. 22. §. 4.
= = = = = wenn das Schiff verlohren gehet. Pag. 23. §. 5.
= = = = = wenn das Schiff wegen Krieg nicht in See gehen kan. Pag. 23. §. 6.
= = wenn es abgedanckt werden könne. Pag. 24. §. 7.
= = kan vor geendigter Fahrt nicht aus dem Dienst gehen. Pag. 24. §. 8.
= = Pflichte. Pag. 25. §. 9.
= = was es vor Waaren mitführen könne. Pag. 26. §. 12.
= = Schulden. ibid.
= = Kranckheit. Pag. 26. §. 13.
= = Straffe bey Injurien, Aufruhr und Verwundung. Pag. 61. §. 4. & 5.
Schout bey Nacht. Pag. 10. §. 6.
See-Recht was es sey. Pag. 3. §. 1.
= = der Rhodiser. Pag. 4. §. 2.
= = andere. ibid.
= = Wißbysches. Pag. 5. §. 4.
= = Lübsches. ibid.
= = Frantzösisches. ibid.
= = Preußisches. Pag. 6. §. 5.
= = was dabey zu lernen. Pag. 6. §. 6.
Steuermann wer er ist. Pag. 11. §. 9.
= = wenn er vom Schiff abgehen könne. Pag. 26. §. 11.

W.

Waaren und Gütter wenn sie ins Schiff zu lieffern. Pag. 31. §. 4.
= = Loßung was bey derselben in acht zu nehmen. Pag. 33. §. 9.
= = so assecuriret werden können. Pag. 38. §. 6.
= = wie es zu verstehen, wenn sie aus Königsberg in Pillau an Boord gelieffert worden. Pag. 48. §. 3.
= = Außwerffung in die See, was dabey in acht zu nehmen. Pag. 49. §. 6.
= = wie sie wegen der Contribution zu taxiren. Pag. 52. §. 12.
= = wie derselben Wehrt eigentlich zu beurtheilen. Pag. 52. §. 13.
= = gestrandete was damit vorzunehmen. Pag. 56. §. 4.
= = = = = wenn sich der Eigenthümer davon melden müße. Pag. 56. §. 5.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Sahme, Reinhold Friedrich von,

Reinhold Friderich von Sahme, JC. Der Königsbergschen Universitæt Directoris und Cantzlern, ... Einleitung zum See-Recht des Königreichs Preußen worinnen das Königliche Preußische See-Recht in einer richtigen Ordnung vorgestellet und erleutert wird

Königsberg [um 1730]

4 J.germ. 202,21 m
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10987645-6
VD18 14540258